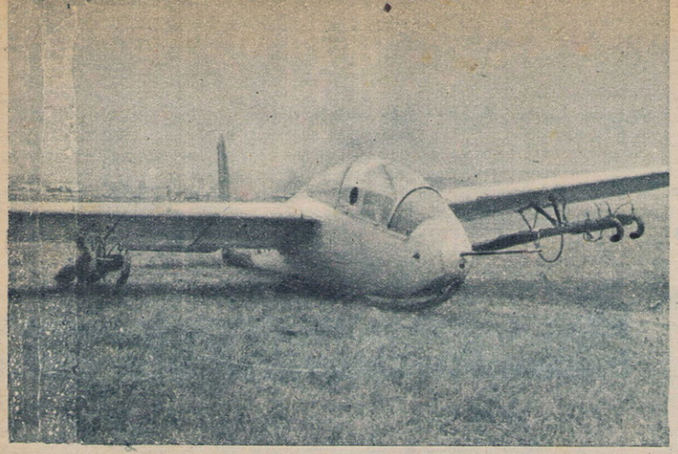
CENA 70 gr.

Skrzydlata POLSKA

Nr 45(279) · 4 LISTOPADA 1956 · Rok wydania XII

NAJNOWSZE RADZIECKIE „DELTY" ODRZUTOWE KONSTRUKCJI P. SUCHEGO

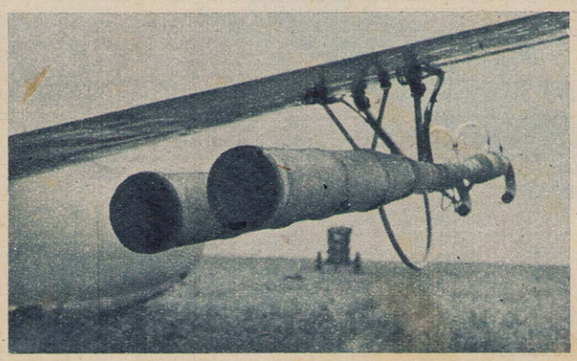
RYSOWAŁ JANUSZ WOJCIECHOWSKI



BOCIAN – PULS

W instytucie Lotnictwa przeprowadzono ostatnio próby mające na celu zastosowanie silników odrzutowych do napędu szybowców. 4 silniki pulsacyjne o ciągu 10 kG każdy zostały zabudowane pod skrzydłami szybowca dwumiejscowego „Bocian". Konstruktorem silników pulsacyjnych jest inż. Wójcicki, a ich instalację opracował inż. Sandauer. Prób w locie dokonali piloci doświadczalni inż. Bojanowski i inż. Makaruk. Pierwszą pomyślną próbę wykonano 16 października br. Bliższe szczegóły zamieścimy w następnych numerach naszego pisma.

Foto: Z. Bienias (2)



NOMINACJA GENERAŁA FREY-BIELECKIEGO

Minister Obrony Narodowej wyznaczył na stanowisko zastępcy dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Krajowego generała brygady Jana Frey-Bieleckiego i powierzył mu pełnienie obowiązków dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Krajowego.

CZYTELNICY ZWIĘKSZAJĄ NAKŁAD „SKRZYDLATEJ"

NA apel redakcji wystosowany do Czytelników w sprawie sprzedaży makulatury w punktach skupu oraz przesyłania otrzymanych tam kwitów na nasz adres — otrzymaliśmy pierwszy list od jednej z Czytelniczek. Oto jego treść:

„W związku z notatką zamieszczoną w numerze 12 (276) „Skrzydlatej Polski" z dnia 10.X. br. pt. „Czytelnicy zwiększają nakład „Skrzydlatej", chcę się przyczynić do zwiększenia nakładu tego tygodnika, gdyż jestem jego zapaloną czytelniczką. W związku z tym przesyłam kwit na dostawę makulatury w ilości 50 kG.

Jednocześnie zwracam się z apelem do Czytelników „Skrzydlatej", by wzięli udział w zbiórce makulatury, a uzyskane kwity przesyłali na adres redakcji, przyczyniając się w ten sposób do powiększenia nakładu tego czasopisma.

Wzywam do współzawodnictwa w zbiórce makulatury wszystkich Czytelników „Skrzydlatej Polski".

O ile to możliwe, proszę o zamieszczenie mego listu w „Skrzydlatej".

Bożenna Eliasiak
pta Dzierzgowo
pow. Przasnysz
woj. Warszawa

A więc — akcja rozpoczęta. Wraz z podziękowaniami przesyłamy Bożennie Eliasiak, która jako pierwsza zainicjowała zbiórkę makulatury, ciekawą książkę Janusza Meissnera pt. „Pierwsze kroki".

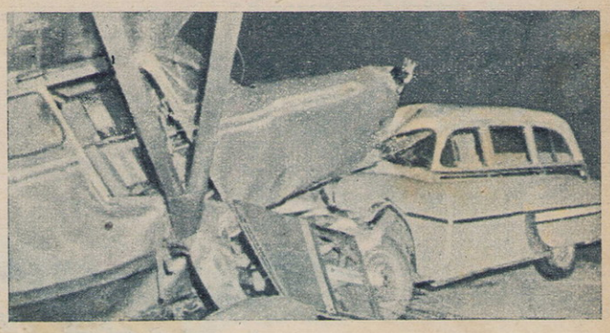
Liczymy na to, że wszyscy nasi Czytelnicy podejmą apel Bożenny Eliasiak. Czekamy na następne kwity.

REDAKCJA

Sensacyjny wypadek w USA

STARTUJĄC z lotniska Anoka (Minnesota) pilot Petersen utracił panowanie nad swoim samolotem i zderzył się z samochodem p. Walberg.

Ten sensacyjny wypadek lotniczo - samochodowy na szczęście nie pociągnął za sobą śmiertelnych ofiar, a spowodował jedynie kontuzje pasażerów dwóch różnych środków lokomocji. (AUTO-EXPERT LANDAU).



Aeroklub Jeleniogórski wznawia działalność

21 członków-aktywistów byłego Aeroklubu Jeleniogórskiego, który zlikwidowano przed sześciu laty, zebraniem w dniu 6 października br. wznowiło jego działalność. Wybrana w tym dniu Rada Aeroklubu rozpoczęła prace organizacyjne, przy wydatnej pomocy Zarządu Powiatowego LPŻ. Ten ostatni oddał już do dyspozycji aeroklubu pomieszczenia na salę wykładową, biuro, magazyn itp.

O słuszności wznowienia działalności Aeroklubu Jeleniogórskiego świadczy najlepiej olbrzymie zainteresowanie młodzieży, która dowiedziawszy się o posiedzeniu Rady Aeroklubu masowo przybyła tam, żądając konkretnych informacji w tej sprawie. Niestety, konkretna odpowiedź jeszcze nie padła, gdyż o reaktywowaniu działalności aeroklubu nie wypowiedział ostatniego słowa Zarząd Główny LPŻ.

Wierzymy jednak, że sprawa ta będzie na pewno załatwiona szybko i pozytywnie i dlatego prosimy wszystkich pilotów z Jeleniej Góry i okolic o zgłoszenie się do Zarządu Powiatowego LPŻ (Wzgórze Kościuszki), bowiem w najbliższym czasie przewidziane jest rozpoczęcie kursu teoretycznego.

SZCZEPANIAK

Dalsze rekordy Stastnego

(Korespondencja własna z CSR)

DNIA 10 i 11 października br. czechosłowacki sportowiec Lubos Stastny przystąpił do próby pobicia nowych rekordów na trasie 100 km w obwodzie zamkniętym, na samolocie „Sokół" z silnikiem Walter-Minor 6-III o mocy 160 KM. W kategorii samolotów o ciężarze 1 000 kG ustanowił on na trasie 2 000 km prędkość 279,493 km/h, uzyskując wynik lepszy od dotychczasowego rekordu świata należącego do francuskiego pilota Nicolas'a i wynoszącego 240,839 km/h.

W kategorii samolotów o ciężarze od 1 000 — 1 750 kG pobił prędkością 281,113 km/h następny rekord międzynarodowy należący do pilota belgijskiego Burniat'a: 255,776 km/h. Ponadto w tej kategorii uzyskał kilka rekordów krajowych: na trasie 100 km prędkość 293,569 km/h.

Dokumentacja rekordów międzynarodowych została przesłana do komisji sportowej FAI w celu ich zatwierdzenia.

VLASTA PIKRTOVA

Książki uratowane od przemiału

W artykule pt. „Z tej mąki chleba nie będzie" zamieszczonym w nr. 39 „Skrzydlatej" mowa była o książkach lotniczych przeznaczonych na przemiał. Artykuł ten, jak również osobista interwencja redakcji w Państwowym Przedsiębiorstwie Hurtu Księgarskiego „Domu Książki" sprawiła, że książki te nie ulegną zniszczeniu. W odpowiedzi na naszą prośbę „Dom Książki" zawiadomił, że przekazuje je bezpłatnie redakcji „Skrzydlatej" i Lidze Przyjaciół Żołnierza.

Pierwsza partia książek w ilości 145 egzemplarzy ((II stopień wyszkolenia modelarskiego — Elszteina i „Higiena lotnicza dla szybowników" — Bobera) nadeszła do redakcji w dniu 27 października br.

„NOWE HORYZONTY"

7 października br. ukazał się pierwszy numer tygodnika „Nowe Horyzonty" powstałego z połączenia trzech pism zakładowych: „Życie I-Lotu", „Głos WSK" i „Nasza Trybuna". Nowe lotnicze pismo, ilustrowane, przynosi oprócz bieżących materiałów z życia załóg, również i ciekawy artykuł techniczny, omawiający osiągnięcia techniki rakietowej.

„Nowym Horyzontom" życzymy jak najlepszego startu oraz stania się prawdziwym orężem w codziennym życiu naszych załóg lotniczych. (W)

Rekord skoczków warszawskich

SPADOCHRONIARZE Aeroklubu Warszawskiego: Jerzy Koss, Stefan Zmysłowski i Jerzy Łobodda pobili międzynarodowy rekord należący dotychczas do ZSRR. W dniu 25 października br. wykonali oni skok grupowy z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania, osiągając średnią odległość od krzyża 9,27 m. (s)

Znaki rozpoznawcze NRD

Nowopowstałe lotnictwo wojskowe w NRD otrzymało już pierwsze samoloty. Noszą one znaki rozpoznawcze w postaci kwadratu z barwami NRD (złoty, czarny i czerwony). Na zdjęciu samolot An-2 przeznaczony do szkolenia spadochroniarzy.

(I)

II Mistrzostwa Samolotowe Polski

Gliwice, 4 – 14.X.1956 r.

JERZY ZARĘBSKI

TEREN. Zawody o tytuł mistrza Polski, drugie z kolei po wojnie na szczeblu mistrzostw, odbyły się na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego. Dość duże lotnisko, położone blisko olbrzymich zakładów przemysłowych, było dobrze obranym miejscem na zawody, z różnych względów. Nie ostatnimi z nich są takie, jak tworzenie pilotom specjalnych warunków walki o pierwszeństwo (pewna trudność latania nad terenem silnie uprzemysłowionym, stwarzającym możliwość łatwych omyłek przy orientowaniu się — setki kominów, łudząco podobnych do siebie osiedli, fabryk, dymy utrudniające orientację itp.) oraz okazja do (cytuje z zarządzenia ZG LPŻ w sprawie Mistrzostw) „rozpropagowania dalszego rozwoju sportu samolotowego i jego osiągnięć". Teren wokół lotniska w Gliwicach, gęsto zamieszkały przez robotników przemysłu górniczego i hutniczego, świetnie odpowiadał wymogom cytowanego wyżej fragmentu zarządzenia. Czy okazja ta została wykorzystana? Nie, obserwator mistrzostw odnosił wrażenie, że odbywają się one na jakiejś bezludnej wyspie, bez jakiegokolwiek udziału publiczności.

UCZESTNICY. W mistrzostwach klasy juniorów uczestniczyło 29 załóg na samolotach CSS-13, z 18-tu aeroklubów. Spośród 34-ch początkowo zgłoszonych załóg 4 nie przybyły na mistrzostwa, a jedna załoga — łódzka — została po trzeciej konkurencji zdyskwalifikowana i nie dopuszczona do dalszego udziału w zawodach (za błąd pilotażu zawodnika polegający na wystartowaniu z nienormalnie pracującym silnikiem i wytworzeniu sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu załogi i sprzętu).

W mistrzostwach klasy seniorów brało udział 19 załóg z 14 aeroklubów. 14 załóg latało na samolotach Zlin-26, a pięć na samolotach Junak-2. Spośród 22 zgłoszonych załóg dwie (z Poznania i Świdnika) nie przybyły na zawody, a jedna — warszawska — nie dopuszczona została do konkurencji ze względu na to, iż zawodnik nie miał I klasy pilota. Jest niewątpliwie poważnym niedopatrzeniem kierownictwa Aeroklubu Warszawskiego, iż zdecydowało się na odlot do Gliwic pilota nie wiedząc, czy ma on wymagane regulaminem uprawnienie.

W klasie juniorów zawodnicy (piloci) posiadali zgodnie z regulaminem co najmniej II klasę pilota samolotowego i nie przekroczony wiek 26 lat. W klasie seniorów ściśle obowiązywała zasada posiadania I klasy pilota. Towarzyszami pilotów byli mechanicy. W locie okrężnym pełnili oni funkcje nawigatorów.

ZAKWATEROWANIE. Ze względu na brak odpowiednich pomieszczeń na lotnisku, wynikła konieczność zakwaterowania uczestników mistrzostw poza siedzibą Aeroklubu. I tu od razu trzeba powiedzieć, że miejsce na kwatery wybrano złe. Uczestnicy mistrzostw po całym dniu pobytu na lotnisku względnie w powietrzu poza lotniskiem jechali autobusem i ciężarówkami kilkanaście kilometrów do baraku tzw. hotelu robotniczego, znajdującego się w zupełnym odludziu, obok kopalni węgla w Sośnicy. W „hotelu" tym było przeraźliwie zimno i wilgotno. Jedyną rozrywką na miejscu był radioaparat i później ping-pong. Z odległością od lotniska byłoby pół biedy, gdyby był odpowiedni transport. Ale tutaj — wynikła duża kompromitacja (nie dla kierownictwa mistrzostw, lecz dla LPŻ w ogóle): większość ciężarówek oddanych na zlecenie ZG LPŻ do dyspozycji kierownictwa MSP była w przerażającym wprost stanie technicznym. Po drodze z „hotelu" do lotniska i odwrotnie — auta te wielokrotnie psuły się na równej jak stół szosie. Sam już wygląd takiego Stara „nieźle" świadczył o zapobiegliwości jego użytkownika. Krótko: samochody te nadają się na złom, lecz nie do normalnej eksploatacji, szkoda dla nich pracy, kierowców.

ZAOPATRZENIE. Pod tym biurokratycznym wyrażeniem rozumiem jedzenie, tzn. posiłki dla uczestników mistrzostw. Sprawa jest trochę skomplikowana. Chcąc obiektywnie napisać jak się rzecz miała, należy stwierdzić, że na ilość jedzenia nie można było narzekać. Narzekalscy zawsze i wszędzie się znajdą, lecz nimi nie należy się zbytnio przejmować. Gorzej trochę było z doborem potraw (czytaj: posiłki były — szczególnie na początku — jednostajne). Zupełnie nie dopatrzono kwestii podawania potraw: tylko jedna kelnerka umiała sprostać zadaniu. Reszta plątała się jak we śnie, a piloci i mechanicy klęli, długo czekając na jedzenie. Do końca mistrzostw problem wyżywienia nie został w pełni rozwiązany, mimo interwencji lekarza.

SPRZĘT. Juniorzy startowali na CSS-ach. Cóż można więcej powiedzieć o tych wysłużonych samolotach ponad to, co bardzo często słyszało się na lotnisku: To samoloty nadające się do muzeum. Człowiek naprawdę z niedowierzaniem po raz setny chyba łapie się na tym, że trudno mu zrozumieć jak w 12 lat po odzyskaniu wolności cywilizowani ludzie mogą jeszcze latać (i to na mistrzostwach) na tego rodzaju maszynach. Po prostu wstyd i kompromitacja (może to wreszcie kogoś zaboli!). Byłem z kilkoma pilotami i mechanikami w kinie w Gliwicach. W kronice pokazywano różnego rodzaju samoloty — wojskowe i sportowe — eksploatowane na Zachodzie. Po kronice popatrzyliśmy na siebie smutno i wymownie, a jeden z mechaników wyrzekł tylko te słowa: I z czym tu do gościa?!

Jednak stan CSS-ów przybyłych na mistrzostwa — należy uznać za dobry. Taka np. maszyna obsługiwana przez mechanika Czesława Laudana nie miała ani jednej, najdrobniejszej usterki technicznej. Nie wiele jej ustępowała maszyna obsługiwana przez Stanisława Melę (Lublin). Podobnych im — było wiele. Tym większa za to należy się pochwała mechanikom, wychodzącym wprost ze skóry, aby stan techniczny samolotów był wzorowy.

O Zlinach nie można powiedzieć, że są one przestarzałe. Nonsensem byłoby takie twierdzenie szczególnie u nas, w naszych konkretnych warunkach. Cóż, dobrze byłoby, aby jakakolwiek nasza konstrukcja była tak samo nowoczesna, tak samo dobrze opracowana technologicznie i tak samo elegancko się prezentowała. Niestety, Junaki-2 niekorzystnie kontrastowały ze Zlinami, pod każdym niemal względem. Powiedzieć to może nawet zupełny laik, popatrzywszy na oba samoloty choć przez chwilę.

I tu, tak jak przy CSS-ach, stan techniczny maszyn dzięki pracowitości mechaników był zadowalający. A ile wysiłku, skaleczeń rąk, pomysłowości musi człowiek dać z siebie, aby np. takiego Junaka oddać w ręce komisji technicznej z czystym sumieniem — niech powiedzą właśnie sami mechanicy.

KIEROWNICTWO. Należy stwierdzić: w trudnych warunkach nie założyło rąk, dawało ze siebie naprawdę dużo, aby sprostać zadaniu przeprowadzenia mistrzostw w zaplanowanym czasie. Pomimo wymknięcia się z planu dwóch pełnych dni (deszcz i mgła), bardzo sprężyście działający zespół: kierownik mistrzostw ppłk Marcin Monis, jego zastępca Eugeniusz Kozaczuk, kierownik techniczny Eugeniusz Krajewski, kierownik startu Henryk Ungert, nawigator mistrzostw Jerzy Łagoda, komisja sędziowska i komisarze sportowi z Jerzym Świątkiem na czele i technicy pod wodzą Marcelego Kosiedowskiego — potrafił tak rzetelnie pracować, że mistrzostwa nie uległy nawet minimalnemu opóźnieniu. Nieocenioną pomocą służył kierownictwu w sprawnym przeprowadzeniu konkurencji przybyły na zawody prof. Franciszek Janik. Swym fachowym, pełnym doskonałej znajomości rzeczy podejściem do trudnych nieraz, skomplikowanych zagadnień regulaminowych, rozległą wiedzą oraz stałą obecnością na lotnisku człowiek ten zyskał sobie duży autorytet i uznanie wśród zawodników.

PRZEBIEG MISTRZOSTW. W każdej z klas (juniorów i seniorów) przeprowadzono po 5 konkurencji. Konkurencje A, B i C — zlot do Gliwic i próba lądowania, kontrola techniczna sprzętu i próba kotwiczenia, próba startu na bramkę i lądowania w prostokącie — obowiązywały w jednakowych proporcjach dla juniorów i seniorów. Inne natomiast wymagania stawiała konkurencja D — akrobacja i lądowanie na punkt — dla juniorów i inne dla seniorów. Tak samo rzecz się miała z konkurencją E — lotem okrężnym; tu również inne zadania mieli juniorzy i inne seniorzy.

W dniu 9.X. nastąpiło zakończenie mistrzostw w klasie juniorów. Na zdjęciu — młodzi piloci i mechanicy przed odlotem do aeroklubów macierzystych.

JUNIORZY

Zacznijmy od klasy juniorów i rozpatrzmy jako pierwszą **konkurencję A: próbę zlotu do Gliwic i próbę lądowania.** W próbie tej punktowana była załoga (pilot + mechanik). Z powodu wybitnie niesprzyjających warunków atmosferycznych (zamglenie i słaba widoczność) kierownictwo mistrzostw zmuszone było w dniu 4.X. konkurencję odwołać i przełożyć ją na dzień następny, tj. 5.X.

Co podlegało punktowaniu w zlocie? Punktualność przylotu na lotnisko gliwickie (wg. wyznaczonego czasu), utrzymywanie prawidłowego kierunku, prawidłowość wykonywanego przed lądowaniem kręgu, profil i dokładność przyzlemienia oraz obliczenie lądowania bez ślizgów i podciągania gazem.

Najlepszy wynik w tej konkurencji uzyskała załoga olsztyńska pil. Jan Baron i mech. Wawrzyniec Tomaszewski, osiągając 113 punktów na 120 możliwych do uzyskania. Drugie miejsce zajęła załoga krakowska — pil. Zbigniew Łukasik i mech. Bronisław Zawiecki — 112 pkt, trzecie załoga łódzka — pil. Andrzej Lewandowski i mech. Eugeniusz Olesienkiewicz — 110 pkt.

(CIĄG DALSZY NA STR. 4)

Pilot Stanisław Kopacz (Aeroklub Białostocki) uzyskał najwyższą ocenę w próbie akrobacji indywidualnej. Startował na Junaku-2.

Według oceny fachowców konkurencja stała na dobrym poziomie, nie ujawniając specjalnych braków ze strony załóg, które przybyły do celu na ogół w dobrych czasach, z prawidłowego kierunku i wykonały dobrze lądowanie.

Tego samego dnia odbyła się następna **konkurencja (B)** mistrzostw: **kontrola techniczna sprzętu i próba kotwiczenia.** Niektórzy piloci byli zdania, że nie należy za usterki techniczne samolotu obciążać punktami karnymi ich — pilotów, mówiąc, że przecież tytuł mistrza zdobywa się za umiejętności pilotażowe i nawigacyjne, a nie za stan samolotu. Są na ten temat różne zdania, większość jednak przychyla się do tego, aby konkurencja ta stosowana była w dalszym ciągu na następnych zawodach, jako interesująca i bardzo przydająca się również pilotom.

W konkurencji tej punktacji podlegały: stwierdzone usterki (oczywiście ujemnie) oraz jakość i szybkość zakotwiczenia samolotu. Pierwsze miejsce zajęła załoga lubelska: pil. Henryk Ćwiklinski i mech. Stanisław Mela — 60 pkt. Załoga ta otrzymała tylko 5 pkt ujemnych za stwierdzone usterki techniczne samolotu i 15 pkt dodatnich za czas kotwiczenia (10 min 10 sek). Rekordowy czas kotwiczenia (umocowanie skrzydeł, ogona, okapotowanie kabin, silnika, śmigła, kół, blokada steru itp.) uzyskała załoga kielecka: pil. Marek Studziński i mech. Henryk Bedla — 7 min 11 sek.

Po dwóch konkurencjach na pierwsze miejsce w punktacji wyszła załoga kielecka pil. Gabriel Legwant i mech. Jerzy Rokicki z sumą punktów 163.

Po nowej, jednodniowej przerwie (6.X. lał deszcz), w dniu 7.X. przy pochmurnej pogodzie rozegrana została **konkurencja C — start na bramkę** o wysokości 1 m i szerokości 30 m i **połowe lądowanie** znad bramki w prostokącie o szerokości 30 m i długości 200 m. Chodziło tu o: dobranie przez pilota jak najkrótszej odległości od bramki, wystartowanie i przelot nad bramką bez dotknięcia taśmy lub ziemi po przelocie oraz wylądowanie w jak najkrótszej odległości (w prostokącie) od bramki.

Najkrótszym rozbiegiem (53 m) mógł się w tej konkurencji pochwalić pilot z Ostrowa — Jana Jasiński. Uzyskał tem on pierwsze miejsce, mimo stosunkowo długiego dobiegu (73,90 m). Najkrótszy z kolei dobieg miał pil. Ackerman z Inowrocławia — 57,34 m. Zdobył on dzięki temu drugie miejsce w tej konkurencji. Po podliczeniu punktacji z trzech konkurencji na pierwszym miejscu znalazł się Stanisław Ackerman (mech. Gezela) — 303 pkt. Drugie miejsce uzyskał Jasiński, trzecie — Baron, czwarte — Świeczko (Nowy Targ). Zaczęła się formować wyraźnie grupa załóg przodujących.

W dniu 8.X. kierownictwo zdecydowało się przeprowadzić **konkurencję E — lot okrężny**, zawierający próby pilotażowe i nawigacyjne. Trasa lotu prowadziła z Gliwic przez punkty zwrotne Izbisko, Żurada k/Olkusza, Czechowice — do Gliwic. Pierwszy i drugi odcinek był prosty, trzeci — po łuku, czwarty — prosty. Trzeba było znaleźć w terenie 4 znaki (okazało się, że rozłożono je na łuku) i zameldować się nad dwoma punktami przez zrzut ciężarków meldunkowych. Określenie miejscowości M, gdzie obowiązywało zrzucenie meldunku oraz określenie odcinka trasy po łuku otrzymywali zawodnicy na 30 min przed startem, w zamkniętych kopertach. Surowo regulamin karał w tej konkurenci za ominięcie punktu meldunkowego — nie zaliczeniem całej konkurencji. Punktowano: szybkość przelotową i regularność przelotu, celność zrzutu meldunków i znalezienie wyłożonych na krzywym odcinku trasy znaków (naniesienie ich na mapę).

W konkurencji tej zwyciężyła załoga kielecka: Studziński — Bedla. Na drugim miejscu znalazła się załoga białostocka: Nowik — Górski, na trzecim załoga lubelska: Kasperek — Polak. Tylko sześciu pilotów odnalazło na trasie wszystkie cztery znaki. Kilku błądziło, spóźniając się grubo na metę.

Trasę należy uznać za dość trudną, szczególnie przez duże jej urozmaicenie jeśli chodzi o rzeźbę terenu i jego pokrycie. Warunki meteo nie były zbyt sprzyjające, część pilotów leciała w deszczu, a byli i tacy, którzy zetknęli się z burzą śnieżną. Ogólnie biorąc: zawodnicy wykazali dobry poziom wyszkolenia pilotażowego.

Po czterech konkurencjach pierwsze miejsce uzyskał Jasiński, trzecie — Baron — Tomaszewski (743p kt), pretendując zdecydowanie do pierwszego miejsca.

Dnia 9.X. rozstrzygnięto ostatnią **konkurencję** mistrzostw juniorów **(D) — próbę pilotażową w akrobacji i próbę lądowania na punkt** ze stojącym śmigłem.

Największą sumą punktów za samą akrobację mógł się pochwalić Stanisław Ackerman. Niewiele mu ustępowali: Babiarz, Kasperek, Baron, Ciesielski, Świeczko. Najbliżej chorągiewki w kole lądowali: Jasiński (2 m), Natkaniec i Prandotta (po 5 m) i Legwant (7 m). W konkurencji tej zwyciężył reprezentant Aeroklubu Świdnickiego — Andrzej Ciesielski, otrzymując 360 pkt za harmonijne połączenie dobrej punktacji za akrobację (246 pkt) i za dokładność lądowania (114 pkt).

Zwycięzca mistrzostw klasy juniorów został Stanisław Babiarz (Wrocław), dystansując tylko o jeden punkt swego najgroźniejszego konkurenta — Jana Barona. Była to duża niespodzianka dla wielu, gdyż zawodnik ten nie miał pierwszego miejsca w ani jednej konkurencji. Sukces swój zawdzięcza on wielkiej regularności latania, wyrażającej się w zajmowaniu przeciętnie dość wysokich miejsce we wszystkich konkurencjach.

SENIORZY

Rozgrywki w klasie seniorów zaczęły się w dniu 9.X. bezpośrednio po zakończeniu mistrzostw klasy juniorów. Jako pierwsza przeprowadzona została **konkurencja A**, o takich samych założeniach jak w klasie juniorów. Nie było tu żadnych niespodzianek — zawodnicy zlecieli się w przygniatającej większości punktualnie i prawidłowo po kursie od Kozłowa. Jednak nie obeszło się już tutaj bez pewnych zastrzeżeń: część zawodników mocno skrytykowała (i słusznie) niedokładne określenie w regulaminie KPT — Kozłowa. Kozłów jest rozległą wioską i nie wiadomo było, znad którego jej miejsca rozpoczynać nalot na lotnisko gliwickie. Ten mankament regulaminu sprawił, że kilku pilotów naleciało na taśmę z pewnym, minimalnym zresztą, ale ujemnie punktowanym zboczeniem z kursu.

Zwycięzcą pierwszej konkurencji został pilot Ryszard Zajda (mech. Marian Szczepaniak) — Łódź, uzyskując 112 pkt. Taką samą ilość punktów uzyskała załoga gliwicka pil. Ryszard Wołek i mech. Kazimierz Wiśniewski. Po 111 punktów uzyskali piloci. Edward Janas (Wrocław) — 3 miejsce. Stanisław Kopacz (Białystok) — 4 miejsce. Zdzisław Dudzik (Warszawa) — 5 miejsce. Poszczególnych zawodników dzieliły w tej konkurencji minimalne różnice punktowe. Tego samego dnia przeprowadzono część próby B — a mianowicie kontrolę techniczną sprzętu.

W dniu następnym, przy ładnej wreszcie, słonecznej pogodzie, zawodnicy przystąpili do rozgrywania **konkurencji C** — startu na bramkę i lądowania w prostokącie. Jako najkrótsze osiągalne długości startu i lądowania przyjęto tutaj: dla Zlinów — długość rozbiegu 110 m, długość dobiegu 75 m, dla Junaków — długość rozbiegu 105 m, dobiegu — 90 m.

Wywiązywała się zacięta walka, niezwykle efektowna dla widza, kończąca się często zerwaniem taśmy i zabraniem jej w powietrze przez niefortunnego zawodnika, który „przechytrzył" i wystartował ze zbyt krótkiej odległości lub zbyt późno poderwał maszynę do skoku przez taśmę. Rekord krótkości rozbiegu — 107 m — ustanowił na zawodach pilot wrocławski Jerzy Mendyka. Dobre wyniki uzyskali również: Józef Młocek (Ostrów) — 111,65 m, Władysław Wójcicki (Krosno) 112 m, Lesław Gołębiowski (Gliwice) — 112,4 m. Najkrótszym dobiegiem legitymował się Edward Janas (Wrocław) — 77,8 m. Po nim był Ryszard Zajda (Łódź) 86,1 m. Po podsumowaniu punktów okazało się, że pierwsze miejsce w konkurencji zajął pil. Ryszard Zajda, zdobywając 173 pkt.

Po trzech konkurencjach (część konkurencji B — kotwiczenie — rozegrano w międzyczasie) na pierwsze miejsce wyszedł pil. Ryszard Zajda — 360 pkt.

A jak przedstawiały się, szczegółowiej, **wyniki** całkowitej **próby B?** Największa ilość punktów uzyskał tu Zdzisław Konik (mech. Henryk Długosz) z Katowic — 89 pkt. Dostał on 4 punkty ujemne za usterki techniczne, a zakotwiczył wraz ze swym mechanikiem samolot w imponująco krótkim czasie 3 min i 50 sekund! Warto tu wymienić załogi, które nie dostały **żadnych** punktów ujemnych podczas kontroli technicznej: pil. Lesław Gołębiowski i mech. Kazimierz Cisek (Gliwice), pil. Konrad Wiciński i mech. Henryk Zaman (Białystok), pil. Ryszard Zajda i mech. Marian Szczepaniak (Łódź) oraz pil. Seweryn Przybylski i mech. Franciszek Przybylski (Łódź). Niezbyt przyjemny rekord — w punktach ujemnych za największą ilość usterek — ustanowiły załogi: Józefa Młocka z Ostrowa (50 pkt), Jerzego Mendyki z Wrocławia (47 pkt) i Eugeniusza Kotapki z Olsztyna (38 pkt).

Również w dniu 10.X. zdołano przeprowadzić pierwszą część **konkurencji D — próbę akrobacji obowiązującej i lądowaniu na punkt.** Druga część — **akrobacja indywidualna** — rozegrana została w dniu 12.X., traktuję tu jednak tę konkurencję w całości.

Wszystkich zawodników obowiązywała jednakowa wiązanka składająca się z 10 następujących figur wyższego pilotażu: wywrót sterowany, zawrót, pół pętli odwróconej, pół beczki we wznoszeniu, wywrót szybki, przewrót, pół pętli odwróconej z dolnego położenia (wprowadzenie półpętlą zwykłą), lewa beczka sterowana, zakręt na plecach o 180°, prawa beczka sterowana, lewy krąg lewymi beczkami — aż do zamknięcia kręgu.

Nalot do wykonania wiązanki następował na wysokości 1 200 m, kończyć trzeba było nie niżej 500 m. Czas trwania — po 20 minut (od startu do lądowania na punkt).

Najlepszą notę za wykonanie akrobacji obowiązującej otrzymał pil. Edward Janas. „Kręcił" on płynnie, zdecydowanie, ładnie łącząc figury. Niewiele gorzej wypadli — Małyszko (Bielsko) i Przyjemski (Inowrocław).

W rozegranej dnia 12.X. próbie akrobacji indywidualnej pierwsze miejsce zajął pil. Stanisław Kopacz (Białystok). W łącznej punktacji obu prób akrobacyjnych najlepszą ocenę uzyskał pil. Józef Młocek (Ostrów), lecz dalekie od chorągiewki lądowanie odebrało mu szanse na zajęcie dobrego miejsca. Zwycięzcą konkurencji D (akrobacja + lądowanie na punkt) został pil. Zdzisław Przyjemski (612 pkt), zaś Józef Młocek zatrzymał honorowy tytuł (nieoficjalny) mistrza akrobacji.

Po czterech konkurencjach (ABCD) na pierwszym miejscu uplasował się pilot Zdzisław Małyszko z Bielska (933 pkt).

Konkurencja E — lot okrężny, była przeprowadzona w dwóch ratach. Dnia 11.X. zawodnicy mieli do pokonania pierwszą trasę: Gliwice — Rakowice — Gubałówka — Gliwice. Trzeba było zrzucić meldunki w dwóch punktach w terenie i odnaleźć (zaznaczyć na mapie) pięć znaków rozsianych na części trasy mającej kształt łuku. Zadaniem pilota siadającego przy stoliku sędziego na 15 m przed startem było: znaleźć na mapie 2 punkty meldunkowe, wykreślić na podstawie pewnych danych łuk na trasie przelotu, dokonać obliczeń nawigacyjnych trasy. Na punktach zwrotnych trasy obowiązywał przelot nad taśmą. Ominięcie jakiegokolwiek punktu meldunkowego powodowało niezaliczenie całej próby. Długość trasy wynosiła — jak się okazało — 336 km.

Dnia 13.X. załogi przeleciały drugą trasę: Gliwice — Krzepice (wzgórze 263) — Prząsław k/Jędrzejowa — Gliwice. Obowiązywał zrzut meldunków w trzech miejscach. Łuku zawodnicy nie wykreślali tym razem, ani nie szukali po trasie znaków. Zadaniem dnia było utrzymanie nakazanej szybkości przelotowej i regularność przelotu.

Zdecydowanie pierwsze miejsce w tej konkurencji (łącznie dwie trasy) zajął pilot Władysław Wójcicki (z mech. Michałem Dołżyckim) — Krosno. Otrzymał on, jako jedyny zawodnik, aż sześć punktów za zrzuty meldunków i przytłaczającą ilość punktów (230) za znalezienie wszystkich znaków na I trasie. Zapewniło mu to zwycięstwo w konkurencji i walnie przyczyniło się do zajęcia pierwszego miejsca w klasyfikacji ogólnej. Drugie miejsce w konkurencji E zajęła załoga: Radziemski — Baranek (Poznań) — 484 pkt, trzecie: Dudzik — Majerowski (Warszawa) — 468 pkt.

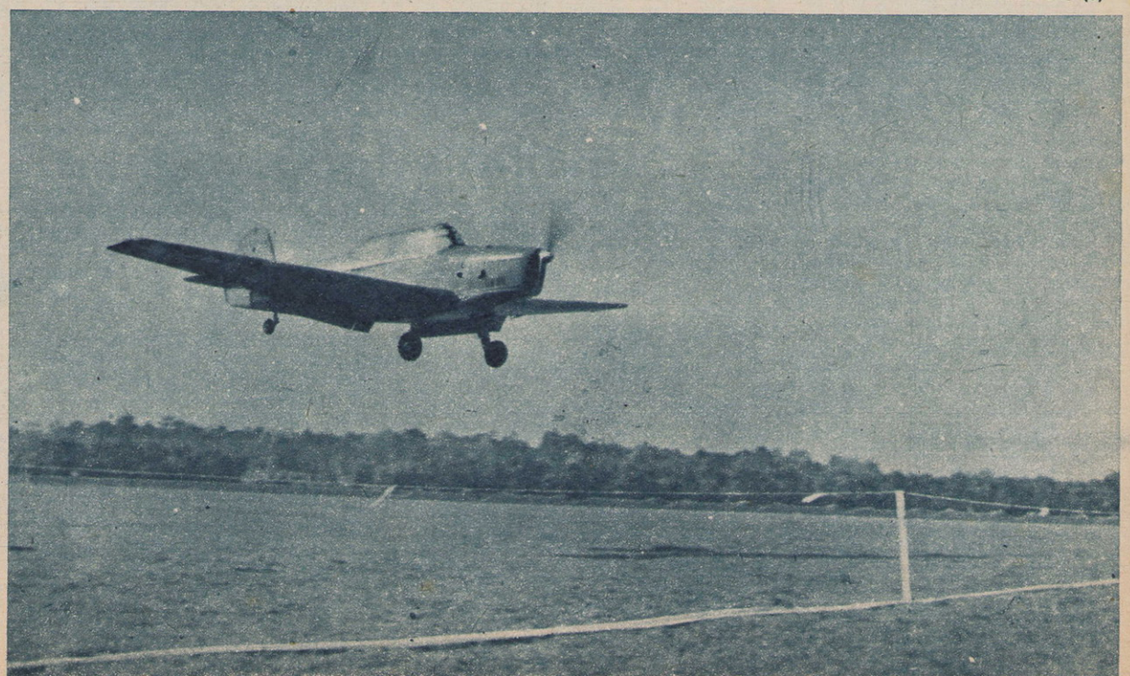
Lot po trasie Nr 2 odbywał się w ciężkich warunkach atmosferycznych, przy słabej widzialności i silnym wietrze.

W dniu 4.X. Mistrzostwa uroczyście zakończyły się. Były to największe po wojnie zawody samolotowe, rozegrane na polskim lotnisku. Dostarczyły one niezmiernie dużo materiału do zastanowienia się nad stanem naszego sportu samolotowego. Będziemy o tym jeszcze pisać. Jedno jest, moim zdaniem, faktem wysuwającym się na plan pierwszy: kulą u nogi, hamującą postęp w wyszkoleniu naszych pilotów, zamykającą im horyzonty rozwoju, jest — obok innych ważnych czynników — brak odpowiedniego, nowoczesnego sprzętu. Bo latać dziś, w 1956 roku na samolotach z roku 1928, to skandal, niedołęstwo czynników odpowiedzialnych za nie dostarczenie nowego sprzętu lotnictwu sportowemu i tak zwane bimbanie na głosy dołów (pilotów).

JERZY ZARĘBSKI

Zlin-26 jednego z zawodników w klasie seniorów przechodzi nad bramką w próbie C — start na bramkę i lądowanie w prostokącie.

Foto: B. Koszewski (3)



Balonem W NIEZNANE

Franciszek Janik po ukończeniu Politechniki Lwowskiej rozpoczyna pracę jako inżynier w Instytucie Badań Inżynierii, a następnie w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. W latach trzydziestych jest pilotem szybowcowym, samolotowym i skoczkiem spadochronowym. Odnosi także piękne sukcesy jako pilot balonowy w zawodach o puchar Gordon-Bennetta. Po wojnie bierze czynny udział w życiu lotniczym. Doc. mgr inż. Franciszek Janik jest obecnie pracownikiem Instytutu Lotnictwa oraz profesorem na Wydziale Samochodów i Ciągników Politechniki Warszawskiej. Oprócz skryptu „Mechaniki Ogólnej" w trzech tomach, „Rachunku Wektorowego" i „Teorii Pól" wydał on po wojnie „Radionawigację i Astronawigację". Wkrótce ukaże się trzeci tom „Podstawowej Nawigacji Lotniczej". Poza tym w/w często pisze w Zeszytach Naukowych PW.

Poniżej zamieszczamy fragmenty jego wspomnień z wykonanego przelotu balonowego do Związku Radzieckiego.

REDAKCJA

FRANCISZEK JANIK

BYŁO to 20 lat temu, kiedy dzięki Międzynarodowym Zawodom Balonowym o puchar Gordon-Bennetta znalazłem się po wylądowaniu na terytorium Związku Radzieckiego. Nasze stosunki sąsiedzkie nie były wówczas tak przyjazne jak dzisiaj. O Rosji sowieckiej krążyły różne niewiarogodne legendy. Nic dziwnego, że pojęcie jakie miałem o tym kraju i jego ustroju polityczno-gospodarczym, wyrobione na tle ówczesnej opinii i propagandy, napawało mnie strachem, a zarazem ciekawością zobaczenia na własne oczy tego wszystkiego, o czym mówiono i pisano w gazetach. Dlatego też mój przypadkowy pobyt w ZSRR był dla mnie nie byle jakim przeżyciem.

*

Bodźcem do ogromnego rozwoju lotnictwa była jego przydatność dla celów wojennych. Atrakcyjność samego lotu pociągała wielu uczonych, techników i amatorów latania. Potrzebne na to pieniądze najhojniej płynęły ze sfer wojskowych. Rezultatem tego — zamiast pozwolić ludziom rozkoszować się lotem choćby dla samej przyjemności oderwania się od ziemi, sportu powietrznego, czy też szybkiej komunikacji — uskrzydlono machiny siejące zagładę ludzkości. W rezultacie nastąpił zmierzch balonu, który zastąpiono samolotem. Co prawda balony przestały mieć bezpośrednią wartość wojenną podobnie jak łuki, oszczepy, szpady czy szable, lecz pozostała ich wznioślejsza wartość, wartość sportowa.

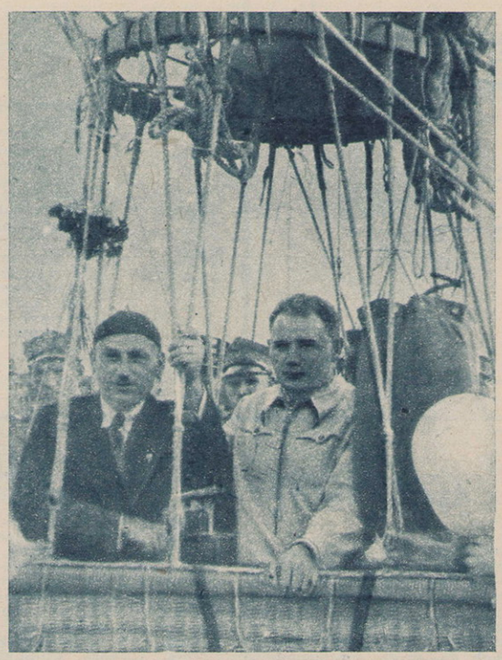
Lot balonem wolnym to oderwanie się od ziemi bez szumu skrzydeł i hałasu silnika, zawiśnięcie w bezkresnej przestrzeni między niebem a ziemią, wśród ciszy niczym niezakłóconej; bezpośrednia obserwacja praw fizyki; naukowa ekspedycja w przestworze i urok podróży w nieznane.

A zawody? To przecież piękna gra sportowa; doskonała znajomość meteorologii i umiejętność przewidywania układu chmur i wiatrów zmieniających się w czasie i przestrzeni; konieczność powzięcia śmiałej decyzji w określonej chwili, która zaważy o locie i zwycięstwie; to zdolność do poświęcenia wszystkiego co drogie; rutyna w pilotowaniu i wytrzymałość fizyczna na brak snu i zmęczenie, to nieugięta wola zwycięstwa.

Tu nie zwycięża silnik, lecz człowiek uzbrojony w znajomość praw fizyki atmosfery, siłę woli i własną sprawność fizyczną. Tutaj nie ma bezpośredniej rywalizacji; zawodnicy przeważnie się nie widzą i nie wiedzą o sobie. Nie ma także publiczności na finiszu, która by zagrzewała do wytrwania. Cały czas jest się osamotnionym, zależnym od figlów przyrody i całkowicie zdanym na powziętą decyzję.

Międzynarodowe Zawody o puchar Gordon-Bennetta były rozgrywane corocznie od r. 1906, z przerwą w czasie I wojny światowej. Polska wzięła w nich udział dopiero w roku 1932, w Szwajcarii. W roku następnym po pięknym zwycięstwie Hynka i Burzyńskiego w Ameryce zrodził się u nas entuzjazm do balonów, który i mnie ogarnął. Postanowiłem zorganizować sekcję balonową w Aeroklubie Warszawskim. Dzięki poparciu tej akcji przez dowódcę wojsk balonowych pułkownika J. Wolszlegiera otrzymaliśmy instruktora w osobie porucznika Łojasiewicza, pracownika Instytutu Technicznego Lotnictwa. Wtedy to znalazły się fundusze na uszycie pierwszego sportowego balonu „Syrena" o pojemności 1 200 m³.

W pamiętnym dla naszego lotnictwa roku challenge'owym 1934, jako zeszłoroczni zwycięzcy byliśmy również gospodarzami zawodów „Gordon-Bennetta" urządzonych na Polu Mokotowskim w Warszawie. „Syrena" zabrała wtedy tysiące listów poczty lotniczej. Po trzykrotnych kolejnych zwycięstwach w tych zawodach (1933-34-35) Hynka i Burzyńskiego zdobyliśmy na własność Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej puchar przechodni ufundowany przez Amerykanów. „Gazeta Polska" ustanowiła nową nagrodę przechodnią i w roku 1936 zawody „Gordon-Bennetta" odbyły się znów na Polu Mokotowskim, po raz trzeci.



Franciszek Janik. i Franciszek Hynek przed startem w zawodach o puchar Gordon-Bennetta, na lotnisku mokotowskim w Warszawie (r. 1936).

Wówczas to, po wykazaniu się znajomością nawigacji i zwycięstwie w krajowych zawodach im. pułkownika Wańkowicza, zostałem jako pierwszy cywil wyznaczony na towarzysza Hynka. Byłem dumny i uszczęśliwiony. Wykonałem kilka lotów treningowych na balonie 2 200 m³ — bo takie brały udział w zawodach — i miałem jak najlepsze myśli. Zawody wyznaczono na niedzielę 30 sierpnia 1936 r., podczas pełni księżyca.

Szykowanie balonów na lotnisku mokotowskim, zapoznanie się z konkurentami zagranicznymi i zainteresowanie się nami tłumów publiczności, wywarło na mnie ogromne wrażenie. Stawałem po raz pierwszy do zawodów międzynarodowych, gdzie należało walczyć o honor Polski. Opanowało mnie ogromne wzruszenie, gdy znalazłem się w koszu balonu przed startem.

Wylosowaliśmy piąty numer startowy i nasz wzlot odbył się o godz. 16.50. Gdy zagrano Hymn Polski i wciągnięto sztandar na maszt przed trybuną rządową wśród oklasków i okrzyków na cześć Polski, a zarazem życzeń pod naszym adresem, poczułem na sobie kolosalny ciężar odpowiedzialności przed całym społeczeństwem za powierzenie nam obrony barw narodowych wobec zagranicy.

Z początku lot niczym się nie różnił od poprzednich. Pogoda była słoneczna, wiatr zachodni dawał gwarancję, że polecimy na wschód, gdzie nie ma mórz ani gór. Nie groziło nam żadne niebezpieczeństwo i lot zapowiadał się raczej na bardzo łatwy. Według podanej nam na odprawie przed startem sytuacji meteorologicznej niż barometryczny zalegał nad zatoką fińską, przesuwając się ku południowi. Rozumowaliśmy słusznie, że należy jak najrychlej uciec na wschód, zanim dostaniemy się w bezpośredni jego zasięg, że od razu należy nabrać wysokości, gdyż górne wiatry były szybsze i skręcały bardziej na prawo, czyli na Homel—Kursk.

Na skutek ochładzania się ogrzanego słońcem gazu w balonie musieliśmy wyrzucić 13 spośród zabranych 48 worków piasku po 15 kG każdy. Tyle balastu kosztowała nas ta decyzja. Żal nam się zrobiło pozbywać więcej tego „cennego paliwa", więc pozostaliśmy na wysokości 1 800 m, zamiast projektowanej 2 500 — 3 000 m.

Po ustaleniu się równowagi spożyliśmy sutą kolację, po uprzednim posprzątaniu kosza, wywieszeniu na zewnątrz worków z balastem i umyciu się wodą zabraną do gumowego zbiornika. Przedstartowe podniecenie minęło i mieliśmy dobre samopoczucie. Z początku co dziesięć minut, później co pół godziny notowałem w dzienniku pokładowym czas obserwacji, wysokość, stan równowagi, ilość balastu i nasze położenie na podstawie obserwacji przelatywanego terenu i porównaniu go z mapami. W ten sposób można było kreślić na mapie trasę naszego lotu i obliczać szybkość.

Orientacja była łatwa ze względu na dobrą widoczność. Hynek pilotował i obserwował instrumenty pokładowe: wysokościomierz, zaplombowany barograf, wariometr wskazujący wznoszenie i opadanie i od czasu do czasu wysypywał piasek bądź to całymi workami, bądź też szufelką. Ja miałem za zadanie nawigować czyli utrzymać orientację położenia, mierzyć kierunek lotu, obliczać jego szybkość i prowadzić dziennik pokładowy.

Noc była piękna, księżycowa. O godzinie 21.40 minęliśmy Białystok, pozostawiając go o 50 km na północ od trasy lotu. Okazało się, że kierunek lotu ze wschodniego zmienił się nieco na północno-wschodni. Średnia prędkość na tym pierwszym odcinku wynosi 33,2 km/h (droga 160 km, czas lotu 4 godziny 50 minut). Po pewnym czasie niebo zaczęły zasnuwać chmury pierzaste Cirrus i wysokie warstwowe Alto-stratus. Widoczność się pogorszyła. Lecieliśmy wciąż na zbyt małej wysokości 1 800 — 2 000 m.

Przez radioodbiornik sportowy odebraliśmy z Warszawy o godzinie 23.00 komunikat meteo, z którego dowiedzieliśmy się, że sytuacja nasza znacznie się pogorszyła, bo niż nad zatoką fińska gwałtownie się pogłębił i przesunął na południowy-wschód. Zrozumieliśmy, że zaczyna on nas już „wsysać", ściągając balon ku północy. Postanowiliśmy uciec, zwiększając wysokość na 2 500 m. Niestety — było za późno. Chmury warstwowo-kłębiaste (Sc) zalegały już na tej wysokości. Nie chcąc oziębiać balonu i obciążać go wilgocią chmur, zeszliśmy znów na 1 800 m. Noc stawała się coraz ciemniejsza, tak, że trudno nam było zaobserwować przelot przez granicę do ZSRR.

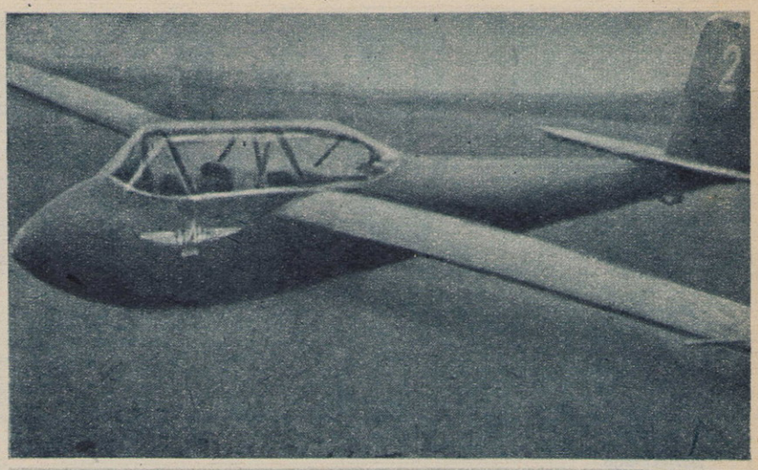
O świcie, lecąc już między chmurami, bo pułap ich stale się obniżał, zauważyłem czerwoną gwiazdę na białym tle, ułożoną z cegieł obok toru kolejowego do Mińska. Widomy znak, że nie jesteśmy już w Polsce. Wtedy to po raz pierwszy w swym życiu zaobserwowałem kołchozy i mechaniczną uprawę rozległych pól. Dymiły się ogniska obok stojących jeszcze traktorów. Mińsk minęliśmy dnia 31 sierpnia w poniedziałek, o godzinie 5.40. Szybkość na tym odcinku wzrosła do 42,7 km/h. Od Warszawy po łuku przelecieliśmy już 480 km.

Musieliśmy często balastować, gdyż lecąc między chmurami balon nasz oziębiał się i nawilgacał. Nie mogliśmy zejść niżej, bo wiatry dolne skręcały jeszcze więcej na lewo, ani też wznieść się ponad chmury, gdyż nad nami były już dwie warstwy chmur. Znów popełniliśmy błąd. Za wszelką bowiem cenę należało wydostać się ponad chmury. Liczyliśmy się jednak z dłuższym lotem i należało oszczędzać tlenu, którego mieliśmy tylko 3 butle 5-litrowe.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Nowy radziecki szybowiec szkolno-treningowy Sz – 18

W 9 numerze miesięcznika radzieckiego „Krylia Rodiny" z roku bieżącego ukazał się opis nowego szybowca, konstrukcji B. Szeremietiewa. Poniżej zamieszczamy ciekawsze fragmenty opisu, a także zdjęcie i szkic szybowca Sz-18. **Red.**



Szybowiec Sz-18, konstrukcji B. Szeremietiewa, na lotnisku moskiewskim.

NOWY, dwumiejscowy szkolno-treningowy szybowiec Sz-18 zbudowany został jako dalsze rozwinięcie konstrukcyjne szybowca Sz-17. Sz-18 może być zastosowany: dla nauki akrobacji, treningu przygotowawczego na wyczynowy szybowiec jednomiejscowy, nauki lotów w zespole oraz szkoleniu w startach za wyciągarką.

Sz-18 jest wolnonośnym średniopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej z wyjątkiem okuć metalowych.

Płat o niewielkim skosie do przodu jest dwudzielny i przytwierdzony do kadłuba (w miejscach gdzie przechodzi dźwigar główny i noskowy). Skrzydła zamocowane są trzema sworzniami do okuć znajdujących się z obu boków kadłuba. Skrzydło ma jeden dźwigar skrzynkowy. Pokrycie przedniej części skrzydeł sklejką. Od dźwigara do krawędzi tylnej — pokrycie płótnem. Na skrzydłach, na górnej ich powierzchni umieszczone są przerywacze.

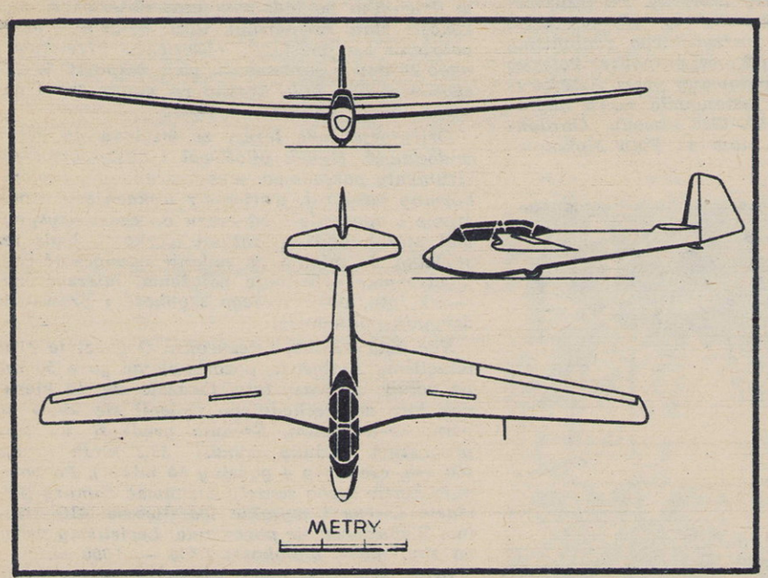
Kadłub wręgowy pokryty jest sklejką grubości od 1 do 2 mm. Kabiny pilotów osłonięte są limuzyną wykonaną ze szkła organicznego. Na spodniej części kadłuba umieszczono zamiast płozy koło o wymiarach 400 × 150 mm. Spód kadłuba w przedniej części pokryty jest blachą duralową i stalową.

Szybowiec ląduje na kole, a w końcowym dobiegu opiera się o ziemię przednią łyżwą metalową. W tylnej części kadłuba znajduje się płoza amortyzowana krążkiem gumowym. Sterowanie podwójne — dla każdej kabiny, przy pomocy drążka i pedałów.

Próby w locie, przeprowadzone w Centralnym Aeroklubie ZSRR im. W. Czkałowa wykazały, że szybowiec Sz-18 jest łatwy i poprawny w pilotażu. Przy wyważeniu od 24 do 27% średniej cięciwy aerodynamicznej szybowiec ma wystarczający zapas stateczności kierunkowej, podłużnej i poprzecznej. Przy pełnym obciążeniu, najekonomiczniejsza prędkość lotu wynosi około 90 km/h. Dopuszczalna prędkość lotu wynosi 250 km/h. Prędkość minimalna 65 km/h.

Sz-18 wchodzi w korkociąg przy prędkości lotu 63 km/h tylko przy pełnym ściągnięciu drążka i odchyleniu steru kierunkowego (lotki przy tym znajdują się w neutrum). Przy wyważeniu do 27% SCA, Sz-18 wykonuje 1,5 zwitki korkociągu. Wyjście z korkociągu następuje po rozpędzeniu szybowca do 110 km/h. Strata wysokości przy wykonywaniu 1 zwitki korkociągu — 100 m.

A oto jeszcze kilka danych pilotażowych. Prędkość lotu do wykonania pętli 170 km/h, półpętli 200 — 220 km/h. Prędkość lotu do wykonania beczki 180 km/h. Prędkość w locie odwróconym 110 km/h.



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość skrzydeł	—	14,4 m
Długość	—	7,625 m
Wysokość	—	1,675 m
Powierzchnia skrzydeł	—	17.65 m²
Wydłużenie	—	11,75
Ciężar własny szybowca	—	288 kG
Ciężar w locie (z 2 pilotami)	—	450 kG
Obciążenie powierzchni	—	25,5 kG/m²
Minimalna prędkość holowania	—	80 km/h
Optymalna prędkość lotu	—	90 km/h
Minimalna prędkość opadania	—	1 m/sek
Prędkość lądowania	—	67 km/h
Maksymalna prędkość holowania	—	180 km/h
Maksymalna prędkość w locie nurkowym	—	250 km/h
Doskonałość	—	21

Szybownictwo za granicą

HOLANDIA. Jak Koek wykonał w dniu 23 sierpnia 56 r. pierwszy w tym kraju przelot po trasie trójkątnej 300 km, przy czym uzyskał prędkość przelotową rzędu 50 km/h. Start do tego wyczynu odbył się za wyciągarką, przy wysokości odczepienia 200 m. Uzyskany wynik jest rekordem Holandii. Prócz tego pilotowi zaliczono diament za przelot docelowy 300 km. Jak Koek, który już poprzednio uzyskał diament za przewyższenie 5000 m, jest obecnie pierwszym w Holandii pilotem posiadającym złotą odznakę z dwoma diamentami.

(Avia Vliegwereld)

USA. W Stanach Zjednoczonych sport szybowcowy stanowi ilościowo znikomy ułamek lotnictwa cywilnego. Wg rejestru cywilnych statków powietrznych jeden szybowiec przypada średnio na ok. 200 samolotów. Podobnie na 300 dyplomów pilotów samolotowych przypada jeden szybowcowy. W r. 1955 było w USA ok. 500 aktywnych pilotów szybowcowych. Dysponowali oni około 300 sprawnymi do lotu szybowcami. Roczny nalot wynosił ok.oło 7500 godzin — średnio 5 godzin na pilota i około 25 godzin na szybowiec.

Pod względem warunków terenowych i klimatycznych kontynent amerykański dzieli się na kilka obszarów. Najlepsze warunki dla przelotów termicznych występują w Teksasie. Kalifornia natomiast przoduje w dziedzinie wysokościowych lotów falowych (Bishop). Ponieważ odległości tych rejonów są duże, niektórzy piloci specjalizują się tylko w jednej dziedzinie wyczynu. Np. znany rekordzista Dick Johnson posiada w swoim dorobku ponad 10 diamentowych przelotów 500-kilometrowych, ale — jak dotąd — brakuje mu ciągle diamentu za wysokość 5000 m. Natomiast Larry Edgar, przodujący specjalista w lotach falowych na wysokość ponad 12000 m, nie posiada dotychczas srebrnej odznaki szybowcowej z braku... przelotu 50 km!

Poszczególne kluby szybowcowe są zdane całkowicie na swoje siły. Nowojorscy entuzjaści szybownictwa w liczbie ok. 80 zrzeszeni są w klubie „Metropolitan Airhoppers Soaring Association" (MASA). Baza klubu, szybowisko Wurtsbure mieści się w odległości ok. 200 km od miasta, co jest odległością niewielką jak na tamtejsze stosunki. Szybowisko posiada wygodny budynek klubowy z sypialnią dla 20 pilotów, łazienkami i basenem pływackim. Za to szybowce — z braku odpowiednich hangarów — kotwiczone są w sezonie pod gołym niebem, bez względu na pogodę. Mały hangarek mieści jedynie samolot holujący oraz sprzęt pomocniczy. Oczywiście, w takich warunkach najdogodniejsze są szybowce całkowicie metalowe lub przynajmniej posiadające metalowy szkielet.

Treningi ograniczają się do dwóch dni w tygodniu. Przeciętnie na week-end przyjeżdża ok. 20 pilotów, najczęściej z całymi rodzinami. W ogóle życie klubowe ma charakter towarzysko-rodzinny. Charakterystyczne jest np., że sprawami organizacyjnymi klubu zajmują się prawie wyłącznie żony pilotów.

Szybowisko położone jest u stóp idealnego zbocza o długości ok. 70 km. Przy wietrze zachodnim, który wieje tam najczęściej, każdy start za wyciągarką pozwala żaglować nad zboczem. Latanie traktowane jest jako rodzaj rozrywki towarzyskiej, bez jakichkolwiek ambicji rekordowych. Wyczyny ograniczają się do warunkowych lotów czasowych i wysokościowych, natomiast przeloty należą do rzadkości i wykonywane są przeważnie na szybowcach prywatnych. Tłumaczy się to niewielką ilością sprzętu klubowego, na który składają się 2 szybowce dwumiejscowe i jeden wyczynowy jednomiejscowy Schweizer 1-23. Za to każdy członek klubu, który przyjeżdża na week-end do Wurtsbure, ma zagwarantowany przynajmniej jeden start.

Spadochrony nie są w ogóle używane. Jeden z członków klubu uzasadnił to w ten sposób: „Nasze szybowce są bardzo mocne. Jedynym niebezpieczeństwem są odrzutowce z pobliskiej bazy wojskowej. Ale szef bazy jest członkiem naszego klubu, więc piloci muszą na nas uważać". Widać amerykańskie przepisy ruchu lotniczego są bardzo liberalne — przynajmniej dla szybowników...

Stawka za godzinę lotu na szybowcu Schweizer 1-23 wynosi 12 dolarów. Taniej można polatać na dwumiejscówce Pratt Read, gdyż stawka 8 dolarów rozkłada się na 2 osoby. Ponadto za start na holu pobiera się opłatę w wysokości 3 dolary za pierwsze 300 m i 1 dolar za każde dalsze 300 m wysokości. Kto nie chce rozliczać się z każdego lotu oddzielnie, może wpłacić roczny ryczałt w wysokości 200 dolarów, co uprawnia do latania bez ograniczeń. Prócz opłat, członkowie klubu obowiązani są do pracy w warsztacie, przy naprawie sprzętu i budowie nowego.

(Schweizer Aero Revue)

JAPONIA. Grupa konstrukcyjna lotnictwa sportowego przy uniwersytecie w Tokio skonstruowała dwumiejscowy szybowiec treningowy TOHI B-A, w którym zastosowano w szerokim zakresie sztuczne tworzywa. Kadłub wykonany jest głównie z laminatów szklanych. Jest to skorupa formowana z tkaniny szklanej i nasycona żywicą poliestrową. Materiał ten posiada wytrzymałość duralu, a przy tym jest prawie dwukrotnie lżejszy. Budowę zrealizowała wytwórnia Nitto Spinning Co. Szybowiec waży niespełna 200 kG.

Inny zespół, w skład którego wchodzi znany lotnik japoński Kiyoharu Yosikava oraz sierżant amerykański P. E. Best, zrealizował budowę szybowca doświadczalnego w układzie „delta". Rozpiętość tego szybowca wynosi zaledwie 3,5 m i jest równa jego długości. Pilot zajmuje pozycję leżącą. W pierwszych próbach za wyciągarką szybowiec ten uniósł się na wysokość 5 m i przebył w powietrzu drogę 25 m. W razie uzyskania obiecujących wyników prób konstruktorzy przewidują zabudowę rakiety pomocniczej lub małego silnika turboodrzutowego.

(Flugwelt)

DANIA. Śmiałego wyczynu dokonał pilot Aage Dyhr Thomsen, przejatując na szybowcu z Danii do Szwecji, przez cieśninę Kattegat. Thomsen wykonywał przelot w kierunku północno-wschodnim. Mając już za sobą ponad 150 km trasy, osiągnął wybrzeże. Zachęcony dobrymi warunkami zaryzykował przeskok przez morze na odcinku o długości ok. 80 km. Po dwóch godzinach osiągnął wybrzeże szwedzkie i wylądował w Kungsbacka.

Jest to prawdopodobnie najdłuższy w dziejach szybownictwa przelot termiczny nad odcinkiem morskim.

(Avia Vliegwereld)

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

JAK – 18 U
ZSRR

PODCZAS III Spadochronowych Mistrzostw Świata odbytych w br. w Tuszyno zademonstrowany został nowy typ radzieckiego samolotu szkolno - treningowego Jak 18-U, który wywołał żywe zainteresowanie wśród zagranicznych korespondentów i obserwatorów. Chodzi tu o unowocześnioną wersję znanego samolotu sportowego JAK-18. Główna różnica między nowym i starym samolotem polega na zastosowaniu w Jaku 18-U podwozia trójkołowego (z kołem przednim) zamiast dawnego o układzie klasycznym. Dokonano też szeregu drobniejszych zmian. W związku z koniecznością stworzenia odpowiedniego odstępu między przednim, a głównym podwoziem wydłużono o około 30 cm przednią część kadłuba. Zmianie uległa również osłona silnika. Ulepszono nieco kształt owiewek głowic cylindrów i powiększono średnicę otworu centralnego w osłonie. Oczywiście, dokonano również zmian w konstrukcji wewnętrznej. Tak np. przesunięto okucie podwozia głównego z przedniego dźwigara na tylny, dodano w przedniej części kadłuba okucie podwozia przedniego, a z tylnej części usunięto kółko ogonowe.

Stworzenie nowej wersji Jaka-18 jest wyrazem tendencji do szkolenia na podwoziu trójkołowym, które jak wiadomo jest obecnie wspólną cechą prawie wszystkich nowoczesnych samolotów, szczególnie o napędzie odrzutowym.

Wadą nowego Jaka jest niewątpliwie jego słaby stosunkowo silnik, co przy powiększonym ciężarze całkowitym doprowadziło do pogorszenia osiągów.

Jak 18-U jest jednosilnikowym, dwumiejscowym, wolnonośnym, dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Płat trójdzielny. Część środkowa połączona z kadłubem ma obrys prostokątny, a części skrajne odznaczają się niewielkim wzniosem (obrys trapezowy z zaokrąglonymi końcami). Konstrukcja skrzydeł dwudźwigarowa. Pokrycie w części środkowej z blachy duralowej, w częściach skrajnych noski do przedniego dźwigara kryte blachą, reszta skrzydeł — płótnem. Pod spływem środkowej części płata umieszczono jednoczęściową klapę typu krokodyl, uruchamianą pneumatycznie. Lotki szczelinowe. W krawędzi natarcia lewego skrzydła jest zabudowany reflektor do lądowania i nadajnik prędkościomierza.

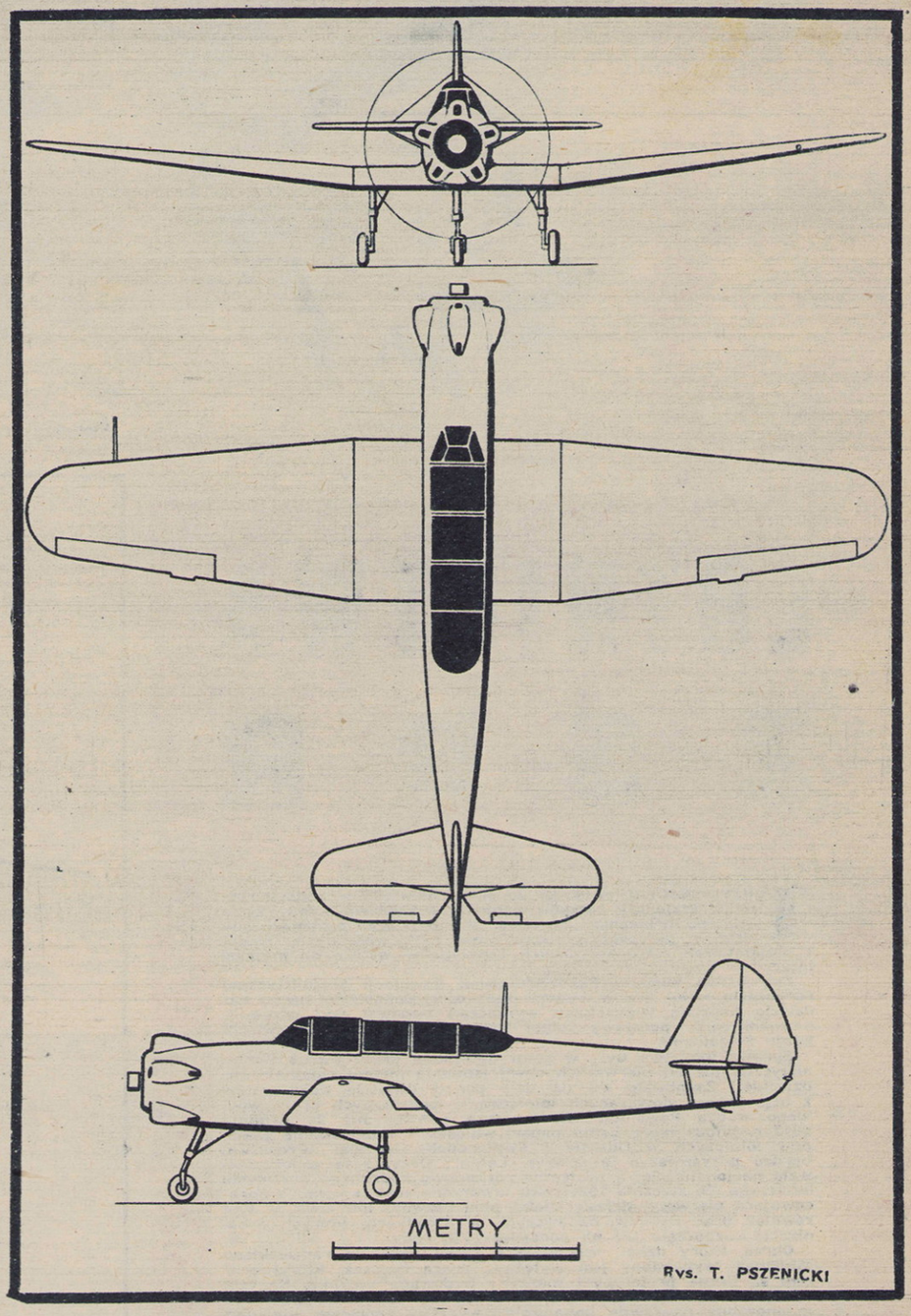
Kadłub konstrukcji kratownicowej, spawany z rur stalowych (chromonsil), kryty w przedniej części blachą, a w tylnej — płótnem obciągniętym na profilujących kształtownikach duralowych. Nad płatem umieszczona jest kabina załogi o dwóch miejscach położonych jedno za drugim. Przednia kabina przeznaczona jest dla ucznia. Obie kabiny wyposażone zostały w komplet przyrządów pokładowych do lotów bez widoczności oraz w organy sterowania płatowcem i silnikiem (dwuster). Kabina wyposażona jest w radiostację nadawczo-odbiorczą RSI-6 i telefon pokładowy SPU-2. Kabina nakryta jest długą osłoną ze szkła organicznego, o bardzo dobrej widoczności. Ruchome części osłony odsuwają się do tyłu.

Usterzenie samolotu metalowe, kryte płótnem. Statecznik poziomy podparty jest w części przedniej zastrzałem, a w tylnej — usztywniony cięgnami. Ster wysokości zaopatrzony jest po obu stronach w klapki wyważające sterowane z kabiny pilota. Ster kierunku posiada klapkę nastawną na ziemi.

Podwozie trójkołowe, chowane w locie. Podwozie główne składa się z dwóch symetrycznych połówek, zamocowanych na tylnym dźwigarze i wspartych zastrzałem do przedniego dźwigara. Koło zamocowane jest na zewnątrz goleni stanowiącej amortyzator olejowo - powietrzny. Chowanie koła odbywa się w kierunku do przodu. Koło przednie o wysuniętej w przód goleni, również podpartej zastrzałem, chowa się do tyłu. Koła główne wyposażone są w hamulce.

Napęd samolotu stanowi pięciocylindrowy, chłodzony powietrzem silnik gwiazdowy typu M-11-FR o mocy startowej 160 KM (moc nominalna 140 KM). Osłona silnika z blachy aluminiowej posiada charakterystyczny kształt, z wypukłością nad każdym cylindrem. Śmigło dwułopatowe, przestawialne typu V-501. Zbiorniki mieszczą się w środkowej części płata.

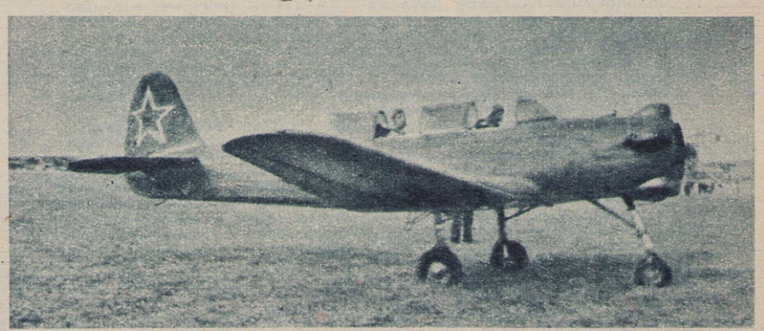
inż. J. S.



Rys. T. PSZENICKI

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	—	10,6 m
Długość	—	8,35 m
Powierzchnia nośna	—	17,0 m²
Wydłużenie	—	6,6
Ciężary:		
Ciężar własny	—	970 kG
Ciężar w locie	—	1 300 kG
Obciążenie powierzchni	—	76,5 kG/m²
Obciążenie mocy	—	8,1 kG/KM
Osiągi:		
Prędkość max.	—	235 km/h
Prędkość przelotowa	—	200 km/h
Prędkość lądowania	—	103 km/h
Czas wznoszenia na 1 000 m	—	5 min 12 sek
Zasięg	—	900 km



Jak 18-U na lotnisku w Tuszyno. Foto: „The Aeroplane"

Twórca powietrznego motocykla Nikołaj Iljicz Kamow opowiada:

NIEŁATWO przyszła nam budowa pierwszego śmigłowca, który wzniósł się we wrześniu 1929 roku. Tylko gorące pragnienie zbudowania takiego śmigłowca nie odstręczyło nas od trudów pracy. Ja miałem wówczas 26 lat i byłem inżynierem, a mój towarzysz Skrzyński miał 23 lata. Wszystkie prace wykonywaliśmy dla ówczesnego Osoawiachimu. W ciągu 9 miesięcy zbudowaliśmy w wytwórni „Awiarabotnik" pierwszy radziecki śmigłowiec KASKR-I (Kamow, Skrzyński — I) z silnikiem M-2 o mocy 120 KM. Jednak zbudować śmigłowiec to jeszcze nie wszystko.

W mojej szafie przechowuję do dziś dnia część złamanego wirnika śmigłowca po awarii, której uległ on w październiku 1929 roku. Wówczas to załoga śmigłowca, pilot Minajew i ja, nie mając zbyt dużo pojęcia o pilotażu wiropłatów zwaliliśmy się na ziemię lecąc na dużej prędkości. Niepowodzenie to nie załamało nas i rozpoczęliśmy naukę latania od nowa. W latach 1930—1931 lataliśmy na śmigłowcach do 28 minut. W owych czasach były to poważne osiągnięcia.

Wiele lat myślałem nad tym, aby zbudować taki statek powietrzny, którym można byłoby się posługiwać jak latającym motocyklem, który byłby prosty w obsłudze, łatwy w budowie i mógł być zastosowany przez szerokie rzesze, przede wszystkim młodzieży. Wspominam często wiosnę 1946 roku. Pracowałem wówczas do późnej nocy usiłując rozwiązać problem stateczności śmigłowca z współosiowymi wirnikami. Sporo czasu zajęła nam później nauka latania takim śmigłowcem.

Po wielu doświadczeniach zespół nasz zbudował śmigłowiec KA-10 z 4-cylindrowym silnikiem chłodzonym powietrzem typu AI-4G o mocy 55 KM. Silnik ten zaprojektował Aleksander G. Iwczenko. Śmigłowiec zbudowany w roku 1954 nosił oznaczenie KA-10 M i on to właśnie ma nazwę latającego motocykla.

KA-10 M jest niezwykle zwrotny. Wystarczy podać, że obrót o 360° wykonuje w ciągu 3—5 sek. Konstrukcja latającego motocykla jest bardzo uproszczona i przy seryjnej produkcji koszt jego nie przekroczyłby ceny lekkiego sportowego samochodu. Chcę jednak przy okazji powiedzieć, że śmigłowiec nie jest tak łatwy w pilotażu jak samochód. Chcąc latać, trzeba znać dokładnie teorię lotu śmigłowca oraz mieć odpowiednie zdrowie.

Wierzę, że dobre właściwości lotne radzieckiego latającego motocykla KA-10 M pozwolą, iż stanie się on nie tylko masowym sprzętem w aeroklubach DOSAAF, ale służyć będzie licznym użytkownikom również w gospodarce narodowej.

(wg „Techniki Młodzieży" Nr 9 — 1956)

39 LAT LOTNICTWA ZSRR

TWÓRCA PAŃSTWA RADZIECKIEGO WŁODZIMIERZ LENIN (22.IV.1870—21.I.1924)

TRZYDZIEŚCI dziewięć lat to okres niewielki w historii rozwoju kraju czy rozwoju techniki, to zaledwie połowa życia jednego pokolenia ludzkiego. Warto o tym pamiętać, gdy dziś z perspektywy samolotów naddźwiękowych, rakiet i przygotowań astronautycznych spoglądamy wstecz na minione lata.

Zwycięstwo Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej rozpoczęło nową erę w historii ludzkości. Bohaterski naród radziecki kosztem wieloletnich wyrzeczeń budował pod przewodnictwem partii podstawy potęgi lotniczej pierwszego na świecie Kraju Socjalizmu.

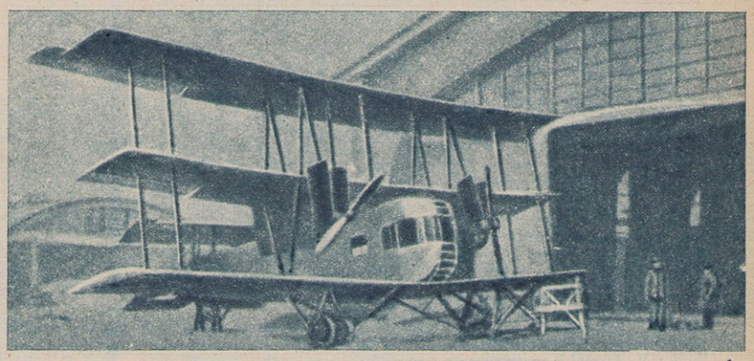
Sprawy lotnictwa były w pełni doceniane przez Partię Komunistyczną już od pierwszych chwil istnienia młodej republiki radzieckiej. Zachowało się do dziś ponad dwieście dokumentów z tego okresu dotyczących lotnictwa, a podpisanych przez wielkiego wodza Rewolucji Włodzimierza Lenina. Już 22 grudnia 1917 r. Włodzimierz Lenin poparł wniosek o finansowanie zakładów lotniczych w Odessie i Symferopolu decyzją: „Prosiłbym bardzo przyśpieszyć tę sprawę. Lenin". Decyzja ta zapoczątkowała nacjonalizację, a następnie rozbudowę rodzimego przemysłu lotniczego. 26 stycznia 1921 roku utworzona została komisja opracowująca pierwszy, dziesięcioletni plan rozwoju lotnictwa, w tym również prac naukowo-badawczych w ośrodkach, których organizacja rozpoczęto już na początku 1918 roku.

Okres, który dzieli nas od tych chwil narodzin radzieckiego lotnictwa, wypełniony jest wytężoną pracą twórczą, której owocem są liczne prototypy i maszyny budowane seryjnie. Na tym sprzęcie rodzimej konstrukcji i produkcji niejednokrotnie były ustanowione naprawdę bohaterskie wyczyny sportowe, niejednokrotnie też konstruktorzy i uczeni radzieccy wnieśli pionierski i cenny wkład w rozwój techniczny lotnictwa światowego.

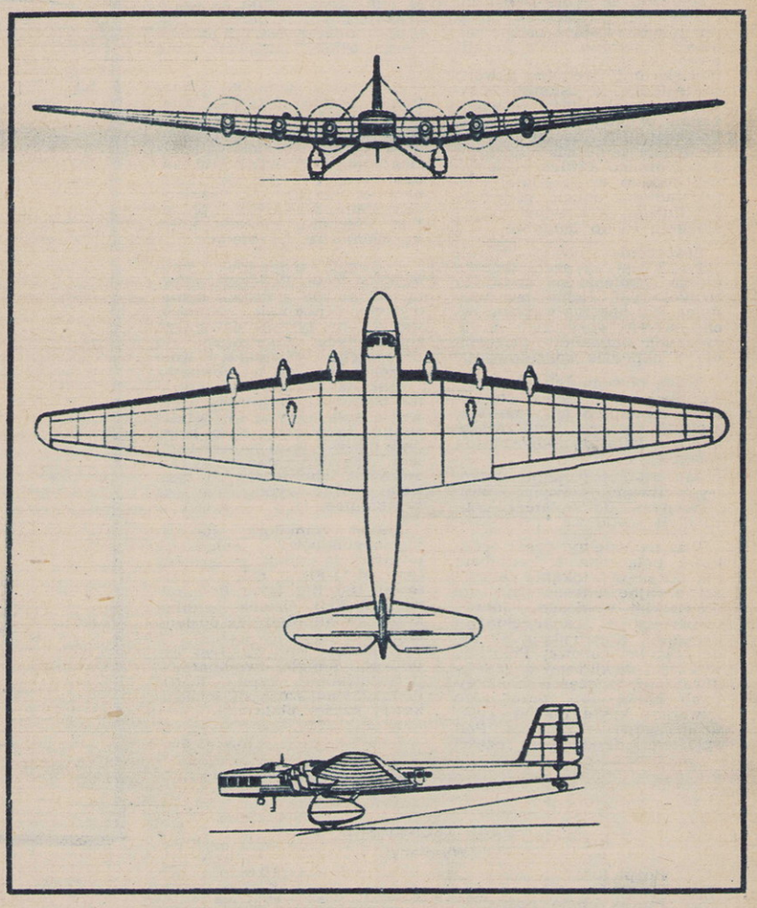
Niech zamieszczony poniżej przegląd wybranych konstrukcji z lat 1919—1956, które odegrały ważną rolę w rozwoju technicznym i historycznym lotnictwa ZSRR lub światowego — będzie tłem, na którym jeszcze wyraźniej zabłysną najnowsze, obecnie opracowywane samoloty, rakiety i silniki.

Lotnictwo nasze nieraz korzystało i nadal korzysta z braterskiej pomocy technicznej i organizacyjnej radzieckich przyjaciół. Przy ich współpracy zbudowaliśmy w minionych latach potężny przemysł lotniczy. Dziś, wzorując się na wszechstronnie wypróbowanej drodze rozwojowej radzieckiego lotnictwa, również powinniśmy jak najszerzej rozwijać przede wszystkim rodzimą myśl konstruktorską, która realizowana przez przemysł krajowy wniesie istotny wkład w umocnienie obozu krajów socjalizmu i zapewni wreszcie stały postęp techniczny i opłacalność naszej produkcji lotniczej. (W)

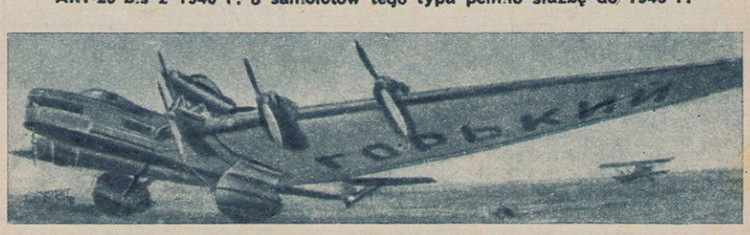
SAMOLOTY Z LAT 1919 — 1941



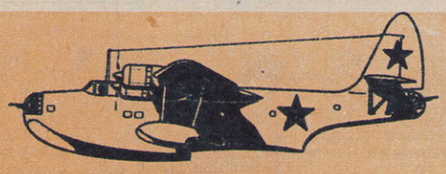
Pierwszy samolot wielosilnikowy — trójpłat „KOMTA" opracowany w latach 1919—1921.



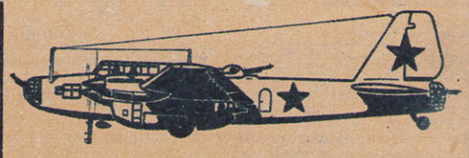
ANT-20 „Maksym Gorki" (poniżej) oblatany w czerwcu 1934 r., największy w tym czasie 80 miejscowy samolot świata. Rozpiętość płata — 63 m, ciężar w locie — 52 tony. Powyżej — rysunek przedstawia 72 miejscowy samolot ANT-20 bis z 1940 r. 8 samolotów tego typu pełniło służbę do 1945 r.



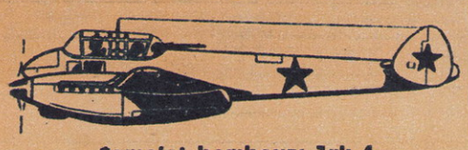
SAMOLOTY Z OKRESU 1944 — 1945



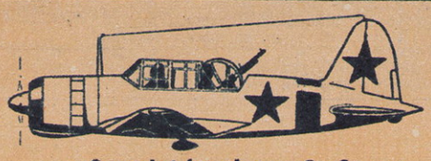
Łódź latająca ANT-44



Samolot bombowy Pe-8



Samolot bombowy Jak-4

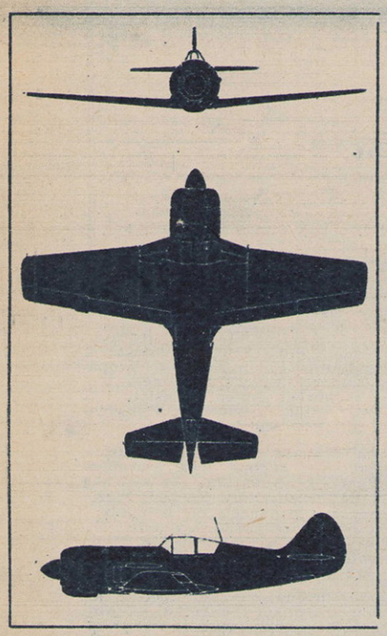


Samolot bombowy Su-2

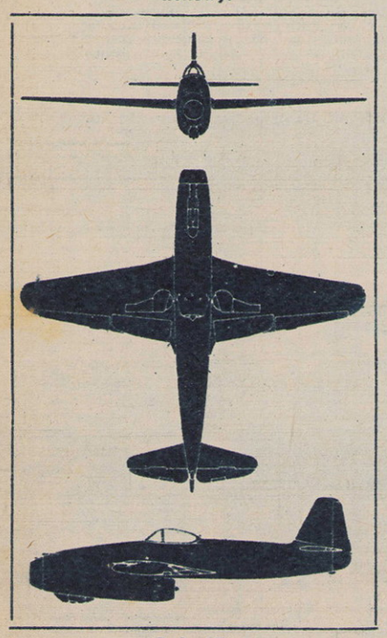
Samolot transportowy Szcz-2

Bombowiec turbośmigłowy w otoczeniu samolotów myśliwskich MiG-17.

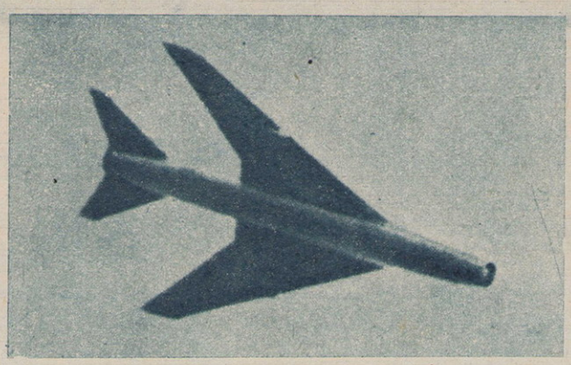
SAMOLOTY POWOJENNE 1945 – 1956



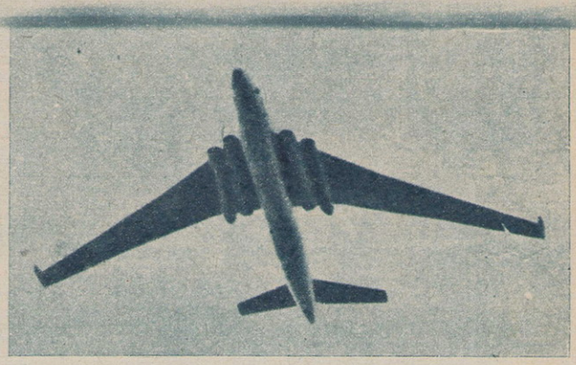
Ła-11
Ostatni seryjny myśliwiec tłokowy.



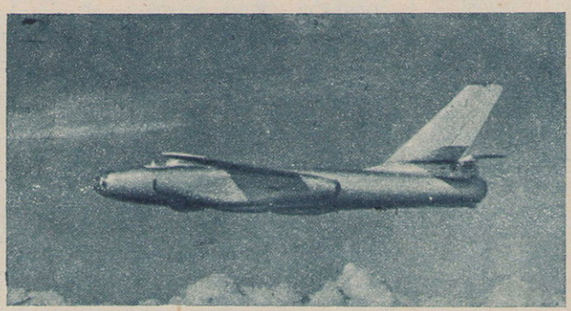
Jak-15
Pierwszy seryjny myśliwiec odrzutowy.



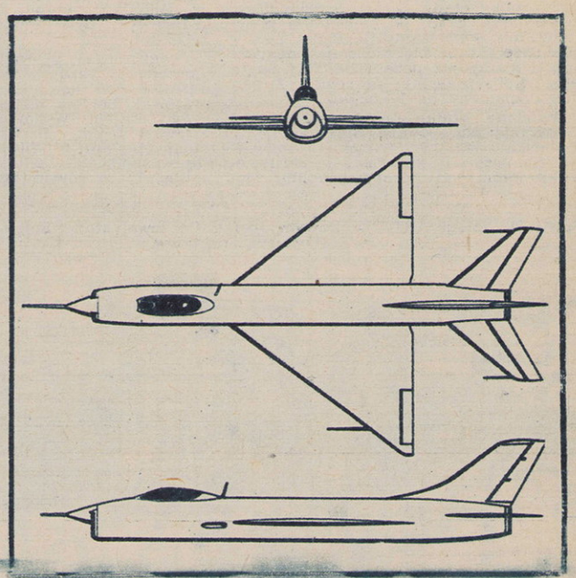
Naddźwiękowy samolot MiG-21 konstrukcji A. Mikojana.

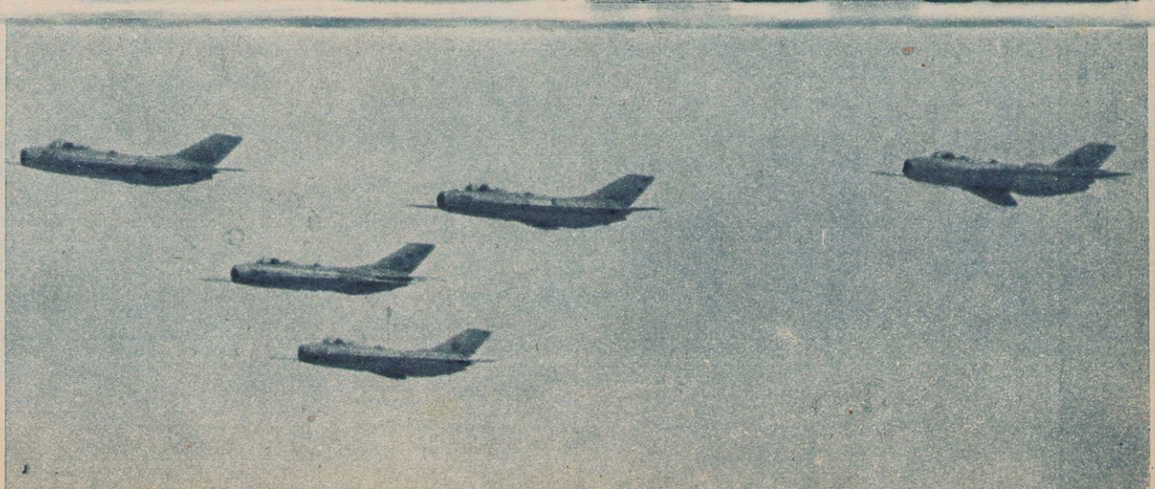


Czterosilnikowy bombowiec odrzutowy konstrukcji A. Tupolewa.



Powyżej — Bombowiec odrzutowy Il-28 rozwijający prędkość 965 km/h. Z prawej — Jedna z trzech „deit" odrzutowych Su konstrukcji P. Suchego. Poniżej — Eskadra myśliwców naddźwiękowych MiG-19 w locie podczas tegorocznych pokazów w Tuszyno.





OPRACOWANO NA PODSTAWIE: „Kratkij oczersk razwitija samoiotow SSSR", „Krylia Rodiny", „Aviation Magazine", „Kridla vlasti".

BORYS STIERLIGOW
generał-lejtenant lotnictwa

Z MOSKWY DO NOWEGO JORKU NA ANT - 4

Znany radziecki nawigator generał-lejtenant Borys Stierligow był uczestnikiem historycznego przelotu z Moskwy do Nowego Jorku w r. 1929. Na prośbę naszej redakcji napisał on swoje wspomnienia z tego przelotu, których fragmenty drukujemy. (red.)

W roku 1929 podjęliśmy śmiałą próbę przelecenia nieznanej dotąd trasy — z Moskwy do Nowego Jorku. Było nas czterech: pierwszy pilot Siemion Szostakow, drugi pilot Filip Bołotow, mechanik pokładowy Dmitrij Fufajew i ja, jako nawigator. Cała podróż miała trwać 45 dni.

Podmoskiewskie lotnisko opuściliśmy nocą 8 sierpnia 1929 r. na samolocie „Kraj Rad". Pierwszy etap — do Omska (2 360 km) minęliśmy szczęśliwie, ustanawiając rekord odległości przelotu bez lądowania. Dalej jednak los dla nas nie był łaskawy. Kryzys przyszedł na trasie do Czity. Gęsta mgła i silny wiatr utrudniały lot. Wreszcie wskazówka zegara paliwowego stanęła na zerze. Trzeba lądować, ale gdzie? Do Czity jeszcze 450 km. Pod nami bezludna tajga. Ziemia zbliża się gwałtownie. Ręce Szostakowa coraz mocniej ściskają drążek. Spoza ryku silnika dochodzą nas jakieś inne dźwięki. To wierzchołki drzew muskają samolot. A potem... silne uderzenie.

Ocknęliśmy się na miękkim mchu. Wszyscy żywi i cali. Myśl o stracie maszyny — tym strasznym finale naszego przelotu — przepełniła goryczą nasze serca. W rezultacie 16 sierpnia wracaliśmy zrezygnowani pociągiem do Moskwy. W Irkucku Szostakowowi udało się przesiąść na samolot. Teraz we trzech jechaliśmy pociągiem, a myśl — co będzie dalej — nie dawała nam spokoju.

23 sierpnia na moskiewskim dworcu oczekiwał nas Szostakow z radosną wiadomością, że lot pozwolono nam powtórzyć i że nowy ANT-4 czeka do naszej dyspozycji.

Tej samej jeszcze nocy wystartowaliśmy do udanego tym razem przelotu. Powtarzamy etapy: Omsk, Nowosybirsk, Krasnojarsk. Stąd, po starannym przygotowaniu, wyruszamy do Czity. Lecz i tym razem celu nie możemy osiągnąć. Bajkał mamy już poza sobą, gdy nagle lewy silnik przestaje pracować. Z trudem dociągamy do Irkucka.

Wymiana silnika pochłania pięć dni cennego czasu. 31 sierpnia startujemy w dalszą drogę. Za Irkuckiem wszystkie siły przyrody sprzysięgają się przeciwko nam. Nad górami i doliną Tielengi natrafiliśmy na front burzy. Samolotem rzucało jak kawałkiem drewna. Nadludzkim wprost wysiłkiem udało się Szostakowowi wyprowadzić maszynę metr nad skałą. Dalszy lot był niemożliwy. Tylko mistrzostwu Szostakowa możemy zawdzięczać, że lądowanie na maleńkim lotnisku wśród gór odbyło się bez awarii. Już trzeci raz Czita nie chciała nas przyjąć.

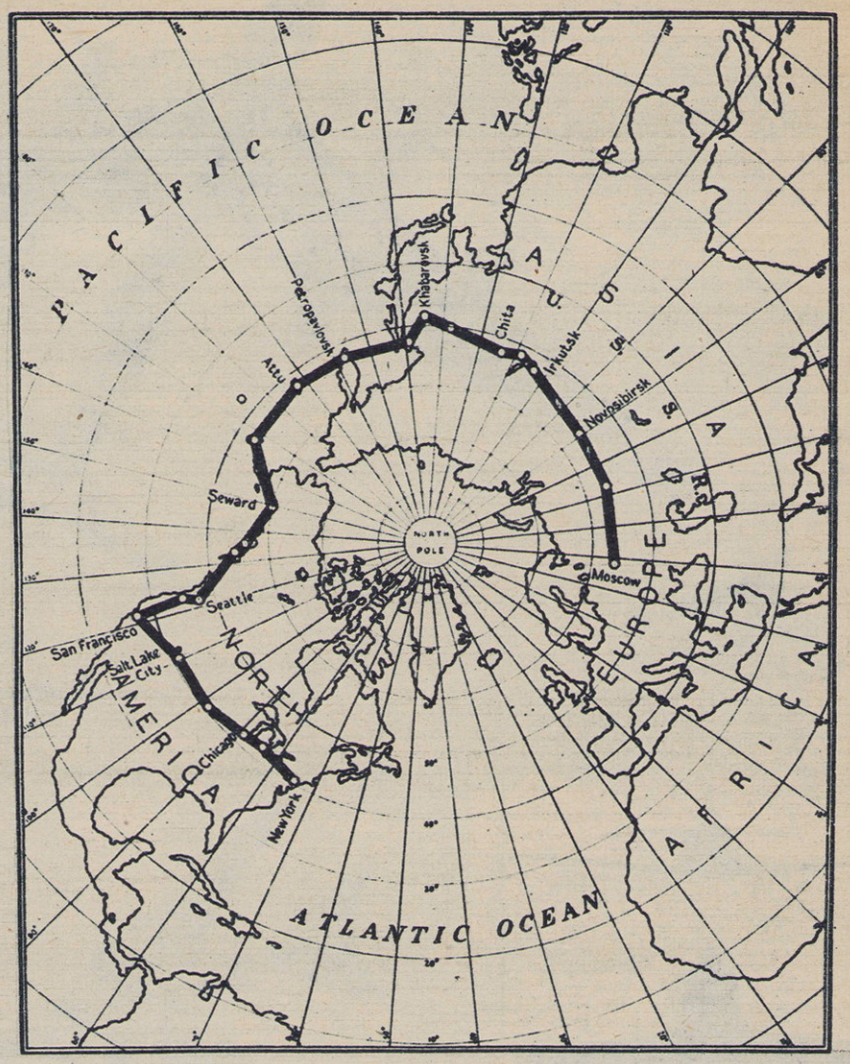
Następnego dnia próbujemy pokonać ten fatalny etap, tym razem z powodzeniem. W Czicie nie tracimy zbytecznie ani minuty czasu. Lecimy do ostatniego punktu naszej trasy na lądzie — Chabarowska.

Tydzień czasu zajęły nam przygotowania do nadmorskiej drogi. 12 września ster obejmuje pilot morski Bołotow i samolot „Kraj Rad" opuszcza ląd. Następne miejsca lądowania — to Nikołajewsk na Amurze, Pietropawłowsk na Kamczatce...

Samolot nasz „Kraj Rad" nie miał zakrytej kabiny. Lecieliśmy więc pod odkrytym niebem. Moczył nas deszcz, smagał wiatr wzburzone fale zalewały potokami wody morskiej. Najwięcej goryczy najedliśmy się na głównych etapach morskiej części trasy — Pietropawłowsk — wyspa Atta — wyspa Unalasca — Seward.

Z Pietropawłowska do wyspy Atta dzieliło nas 1 100 km. Na trasę tę wyruszyliśmy 21 września. Pogoda była wstrętna. Niepokoiła nas myśl, czy znajdziemy w tej gęstej mgle miejsce do lądowania. Po siedmiu godzinach dolecieliśmy do ukrytej wśród deszczu i mgły wyspy. Bołotow lądował z bocznym wiatrem, na spienionej powierzchni zatoki Cziczagowa. W ciągu trzech następnych dni przygotowujemy samolot do następnego etapu, którego punktem krańcowym była Unalasca, odległa o 1 415 km.

Droga nasza prowadziła znowu nad morzem i wyspami Aleuckimi. Tu niedawno rozbił się o skały samolot amerykański. Lecimy nisko nad wodą. Huragan szaleje. Wysokie, spienione fale zalewają kabinę. Przemoczeni jesteśmy do suchej nitki. Silny wicher zrywa się w momencie, gdy obsługuję radiostację. Tracę równowagę i zaczepiam o



Trasa znakomitego przelotu z Moskwy do Nowego Jorku, na samolocie ANT-4 „Strana Sowietow", w r. 1929.

dźwignię wysokiego napięcia. 3 000 wolt uderza mnie w lewą rękę. Czuję dotkliwy ból. Na szczęście jesteśmy już u celu.

Wiele trudu kosztowało zakotwiczenie samolotu w czasie szalejącego sztormu. Pomogły nam w tym dwa amerykańskie kutry. Nieludzko zmęczeni przeszliśmy na pokład amerykańskiego statku patrolowego. Kapitan przywitał nas słowami: „W taką pogodę ja na statku nie wyszedłbym w morze. Nie przypuszczałem, że wy odważycie się lecieć!".

Znowu straciliśmy trzy dni, czekając na zmianę pogody. Jednak nieustanny deszcz i mgła nie wróżyły nic lepszego. Wystartowaliśmy więc do przedostatniego morskiego odcinka trasy długości 1 300 km 27 września byliśmy już w Seward, na amerykańskim brzegu. Stamtąd ostatni etap morski prowadził do Seattle. 13 października zakończył się morski rejs naszej podróży. Pływaki samolotu zamieniliśmy zaraz na podwozia kołowe.

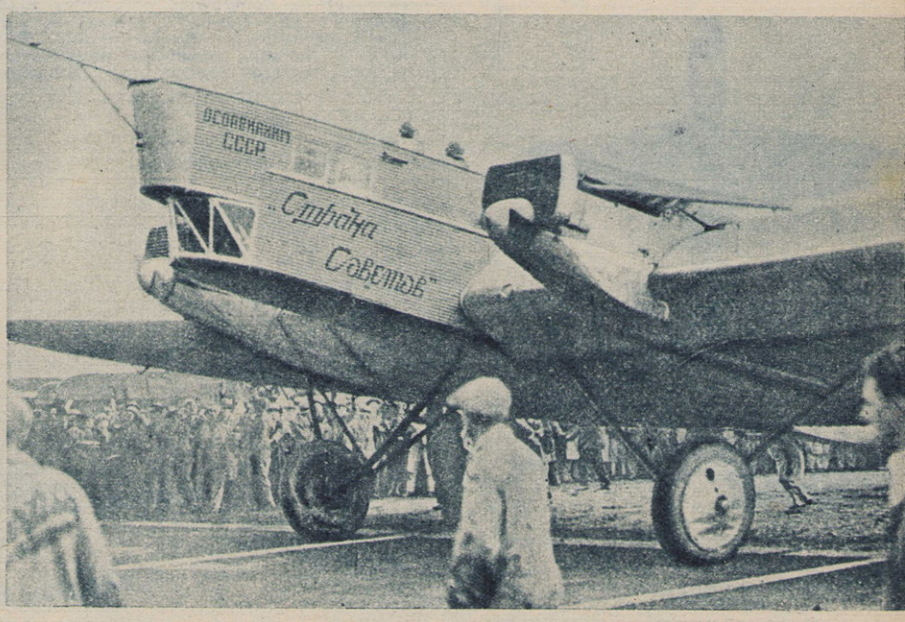
W San-Francisco, Chicago, Detroit — przyjmowano nas bardzo serdecznie. Dłużej przebywaliśmy w tym czasie na bankietach niż w samolocie. 1 listopada dobrnęliśmy wreszcie do celu wyprawy — Nowego Jorku. Dziesiątki tysięcy ludzi witało pierwszych w swoim mieście lotników radzieckich.

Łączna długość naszej trasy, która prowadziła nad Europą, Azją, Oceanem Spokojnym i Ameryką — wyniosła 20 612 km. Przebyliśmy ją, po odliczeniu czasu poświęconego na bankiety i inne przyjemności oraz wymianę silników w drodze, w ciągu 50 dni. Przeciętna zatem prędkość naszego lotu wynosiła 412 km/h.

Z naszej dawnej czwórki obecnie jestem sam. Szostakow — zginął na wojnie. Bołotow — zmarł w roku ubiegłym. Fufajew — zginął w zagadkowy sposób podczas przechadzki po lesie. Ja w dalszym ciągu pracuję w lotnictwie, pełniąc funkcję głównego nawigatora radzieckich sił powietrznych. Wiele przeżyłem chwil radosnych, wiele osiągnięć naszego lotnictwa. Nic jednak nie zatrze mi w pamięci roku 1929 i samolotu „Kraj Rad".

Powitanie załogi ANT-4 w Nowym Jorku. Od lewej stoją: Bołotow, Szostakow, Fufajew, Stierligow

Samolot ANT-4 „Strana Sowietow" („Kraj Rad") na lotnisku w Nowym Jorku.



Byłem w St Yan (3)

MARIAN GORZELAK

Otrzepujemy się więc z kurzu, czeszemy powichrzone czupryny, zmieniamy na samochodach mocno sflatygowane proporczyki i wolniutko, nie spiesząc się, wjeżdżamy na widoczne już, udekorowane flagami lotnisko.

Jest 26 czerwca godzina 17. Natychmiast otacza nas rój ciekawych. Wszyscy są zdziwieni naszym późnym przybyciem do Saint Yan, gdyż pozostałe ekipy są już w komplecie od kilku dni. My z Julkiem Nowotarskim i Tadziem Górą z żalem i zazdrością patrzymy, jak pod pięknymi cumulusami „wywijają" na swoich szybowcach nasi przyszli przeciwnicy. Nie czas jednak na próżne żale. Mamy jeszcze moc pracy z ulokowaniem na swoich miejscach wozów transportowych z szybowcami oraz samych siebie w miasteczku namiotów.

PRZED ROZPOCZĘCIEM WIELKIEJ BATALII

Na drugi dzień po przyjeździe do Saint Yan nie mogliśmy jeszcze rozpocząć treningu od samego rana, gdyż trzeba było załatwić formalności, a poza tym przejrzeć dokładnie sprzęt, który bądź co bądź tłukł się całe 1 750 km. Byliśmy również trochę zmęczeni. Przedpołudnie spędzaliśmy więc na podglądaniu znanych nam dotąd jedynie z prasy słynnych szybowników oraz co ciekawszych konstrukcji szybowców i wozów transportowych. Okazuje się, że dużo maszyn ma na pokładzie radio, czym my niestety, nie możemy się pochwalić.

Widać również dużo lekkich, skonstruowanych z duralowych rur, wozów transportowych, przykrywanych nieprzemakalnymi tkaninami. Są one znacznie mniejsze od naszych ciężkich bud, bez mała hangarów na kółkach i mają o wiele niżej położony środek ciężkości. Zapewne są z tego powodu wygodniejsze przy załadowywaniu szybowca i lepiej trzymają się szosy. Do lekkich wozów transportowych nie trzeba też było ciężarowych samochodów. Stąd też znaczna ilość ekip używała do tego celu pięknych osobowych wozów, które jak się później okazało, zdystansowały w trakcie rozgrywania zawodów nasze powolne, szczególnie w terenie górzystym „Lubliny".

Zaglądaliśmy jeszcze tu i ówdzie, zapoznając się z całym terenem i zabudowaniami lotniska, by po niezłym obiedzie „dosiąść" po raz pierwszy na francuskiej ziemi zmontowanych „Jaskółek" i „Bociana".

Wystartowałem na swojej „Jaskółce Z" z pełnym balastem wodnym o godzinie 14. Warunki termiczne były tego dnia dość słabe. Rzadko rozsiane anemiczne cumulusy nie rokowały nadziei na możliwość wykonania głębszego wypadu w teren. Chodziło nam jednak o to, aby oblatać sprzęt, przyzwyczaić się do francuskich map i poznać z góry przynajmniej bezpośrednie okolice St. Yan. Z przyjemnością stwierdziłem w powietrzu, że jeszcze nie zapomniałem latać i że moja „zetka" „leży" mi w ręku, jak tylko chcę. Woziłem się też blisko 5 godzin, oblatując ostrożnie wyznaczony w tym dniu dla chętnych trójkąt 100. Resztę czasu wykorzystałem na obserwowanie konkurencyjnych szybowców w locie i zapamiętywanie charakterystycznych punktów orientacyjnych w terenie.

Zasugerowany znanymi mi z prasy lotniczej osiągami szybowców zagranicznych stwierdziłem w powietrzu, że wprawdzie „nie taki diabeł straszny, jak go malują", ale też niewiele znajdę szybowców ustępujących „Jaskółce Z" w trakcie wykorzystywania nawet słabych i wąskich obszarów wznoszeń. Próbowałem również przymierzać się na prostej, szczególnie do „Meteora", HKS-a, „Breguet'a i czeskiego „Demanta". Nie chcąc jednak tracić zaufania do własnego szybowca, prób tych wkrótce zaniechałem. Ostatecznie przecież nie tylko sam szybowiec decyduje o końcowym wyniku. Podchodząc do lądowania wypuściłem z fasonem nad środkiem lotniska na zwiększonej prędkości wodę, co podobno bardzo podobało się obserwującym. Po zdemontowaniu „Jaskółki" i zmyciu pod zimnym prysznicem potu i brudu pracowitego dnia udajemy się na kolację.

Stołówka mieści się w odległym o 200 m od miasteczka namiotów baraku, jak się okazuje za ciasnym na sporą liczbę zawodników i wszelkiego rodzaju służbę naziemną. Oddajemy przy wejściu bloczki i siadamy przy prostych stołach nakrytych białymi obrusami. Kuchnia francuska jest w dużej mierze podobna do naszej. Jedynym mankamentem, przynajmniej dla mnie, było to, że sałata, którą bardzo lubię, przyrządzana tu jest z ogromną ilością wstrętnej oliwy. Koledzy pocieszali mnie jednak, że do wszystkiego można się przyzwyczaić, ładując — ku mej bezsilnej wściekłości — na swoje talerze coraz to nowe porcje tej smacznej jarzyny. Podobnie było z winem, podawanym tu przy każdej okazji i do każdego posiłku. Na wyrobioną w tym przypadku przez naszych przynajmniej w 150% normę nie patrzyłem krzywo, gdyż wina nie lubię. Dziwi nas natomiast francuski chleb, który wypiekany jest w długich, niemal „kilometrowych" bochenkach z białej pszennej mąki. Podobno inny chleb można znaleźć tylko w luksusowych piekarniach lub dostać go na zamówienie. Najlepszą częścią posiłków były podawane na koniec południowe owoce.

Dzień 28 czerwca wykorzystaliśmy znowu prawie w całości na trening. Warunki termiczne były tym razem znacznie lepsze. Już o godz. 10.30 niebo było pokryte przynajmniej w 5/8 dość obiecującymi cumulusami. Niezbyt silny wiatr wiejący z kierunków SW i W nie będzie chyba przeszkadzał w wykonaniu przelotu po trasie trójkąta 200 km, który w ramach treningu zaplanowaliśmy wspólnie z Tadkiem i Julkiem.

Wobec sprzyjających warunków nie zwlekałem długo i po wykręceniu pułapu, który około godziny 12 wynosił 1 100 m, odszedłem na trasę w kierunku odległego o 68 km Moulins. Tuż przede mną leciał na swoim „Breguecie-901" mistrz świata z 1954 r. Francuz G. Pierre, dalej Mezö, drugi Francuz oraz Belg Cartigny na zakupionej od nas „Jaskółce-bis".

Tuż za lotniskiem niebezpiecznie spadamy prawie wszyscy do ziemi. Pomagając sobie wzajemnie przez wspólne centrowanie słabego prądu wznoszącego odzyskujemy powoli wysokość. Najszybciej windują się do góry Francuzi na lżejszych i doskonalszych „Breguetach" i po wykręceniu pułapu znikają na horyzoncie. Ponieważ nie miałem zamiaru „wyduszać" na tym przelocie jak największej prędkości przelotowej, lecz poznać trasę i nie narażając się na przymusowe lądowanie, dlatego też nie wylewałem wody, spodziewając się zresztą poprawy wznoszeń.

Po kilku kominach zostawiłem z tyłu Belga. Wykorzystując prawie do maksimum napotkany na trasie cumulus „wykręciłem" w nim 2 300 m, dolatując na wysokości 850 m do Moulins. Tu spotykam ponownie obydwu Francuzów. Tym razem nie udała im się sztuka ponownej ucieczki. W tym czasie dołącza do naszej trójki Węgier Mezö, z którym — wykorzystując bezlitośnie lecących nieco w przodzie Francuzów — wyrwaliśmy wreszcie naprzód.

W połowie drugiego boku trójkąta zgubiłem sympatycznego Węgra, uzyskując w chmurze 1 800 m. Bez większych cudów doleciałem do 2 punktu zwrotnego. Tu spotykam lecącego w odwrotnym kierunku Kumposta na „Demancie" i widzę, jak obok punktu podchodzi do lądowania na podmokłej łące włoski „Eolo". Kieruję „Jaskółkę" na lotnisko w St. Yan. O obydwu Francuzach i o Mezö nic nie wiem. Przelecenie 3 boku, pomimo prawie tylnego wiatru, okazało się jednak najtrudniejsze. Trzymam się uparcie jak najwyżej, wykorzystując prądy wznoszące rzędu 0,5—1 m/sek. Widzę już lotnisko, nad które przylatuję, mając jeszcze ponad 400 m wysokości. Teraz „wożę" się około godziny nad lotniskiem, aby umożliwić sfilmowanie mojej „Jaskółki" z „lotu ptaka", gdyż proszono nas o to na rannej odprawie, a potem oblatuję jeszcze 2 trójkąt 100 km.

Siadam około 18.30, wypuściwszy podobnie jak w dniu poprzednim, wodę. Okazuje się, że Tadzio i Julek siedzą w terenie i że na organizowany w tym dniu wieczorek zapoznawczy dla pilotów i kierowników ekip pójdziemy tylko we dwóch z kierownikiem ekipy Staniewskim.

Tu, przy lampce wina lub wspaniale lodowatej oranżadzie mam możność zajrzeć z bliska w twarze słynnych szybowników. Góruje więc nad wszystkimi wysoki, z lekka przygarbiony, o marsowym wyrazie twarzy i z nieodłączną fajeczką w zębach Anglik Wills, najstarszy wiekiem uczestnik Mistrzostw, opodal maleńki, o dziecięcym wyrazie twarzy, aktualny wówczas szybowcowy mistrz świata, Francuz Gerard Pierre, wiecznie uśmiechnięta i doskonale wysportowana, słynna pilotka niemiecka Hanna Reitsch, małomówny i poważny Mac Cready, sympatyczny Ivans, wreszcie znane twarze uczestników turnieju leszneńskiego, Czechosłowaka Kumposta i Węgra Mezö. Pomimo różnorodnych języków wszyscy się doskonale rozumieją i dlatego gospodarz przyjęcia musiał sporo napsuć sobie nerwów i gardła, nim całe towarzystwo zdołało przejść do sąsiedniej sali na wspólną kolację.

Nieprzyzwyczajony do długich i „zakrapianych" biesiad czmychnąłem przy pierwszej nadarzającej się okazji i poszedłem spać. Jutro przecież ostatni dzień przed rozpoczęciem rozgrywania Mistrzostw. Trzeba będzie sprawdzić i przygotować niejedno, a i polatać też by się jeszcze zdało.

Rankiem dnia 29 czerwca miałem urwanie głowy z reporterami. Okazuje się, że Francuzi narobili trochę wrzawy w prasie, radiu i na terenie Mistrzostw z powodu wczorajszego mojego lotu po trasie trójkąta — 200 km. Nie wiedziałem bowiem, że na wierzchołkach trójkąta komisarze sportowi łapali czas każdego pojawiającego się nad punktem szybowca i że pomimo spacerowego raczej tempa lotu uzyskałem prędkość przelotową rzędu 73 km/h, co było wynikiem lepszym od dotychczasowego najlepszego rezultatu, uzyskanego na trójkącie 200 km we Francji. Dopiero też start na ostatni trening uwolnił mnie od natrętów. Jednakże ze względu na oficjalne otwarcie Mistrzostw, które miało nastąpić tego dnia o godz. 16, loty treningowe zakończyliśmy w myśl zaleceń kierownictwa do godziny 14.

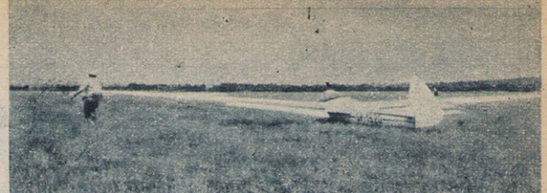
Po obiedzie myjemy się i przebieramy w reprezentacyjne stroje. Z pewnym opóźnieniem nastepuje znane już Czytelnikom „Skrzydlatej" z korespondencji red. Koniecznego oficjalne otwarcie Mistrzostw.

Nasza ekipa została bardzo przychylnie przyjęta. Widocznie nasze osiągnięcia w szybownictwie są tu dobrze znane. Duża w tym zasługa słynnej i znanej na naszym terenie pilotki francuskiej, pani Marcelle Choisnet-Gohard, która w trakcie rozgrywania Mistrzostw była częstym naszym gościem i udzieliła nam niejednej cennej informacji o typie pogody i niespodzianek francuskiego terenu. Tak więc zakończył się okres przygotowań do imprezy, w której mieliśmy obok Czechów i Węgrów brać udział po raz pierwszy.

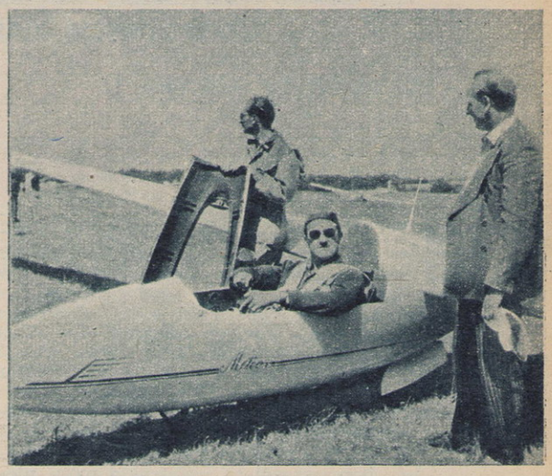
Co nam przyniosą najbliższe dni? Czy nie zawstydzimy naszego, bądź co bądź znanego w całym świecie szybownictwa? Cokolwiek jednak przyniesie nam los, postanowiliśmy walczyć do upadłego. Nie możemy zawieść zaufania tysięcy sympatyków w kraju.

Długo jeszcze przewracałem się z boku na bok, w niezbyt wygodnym łóżku, nim wreszcie zasnąłem.

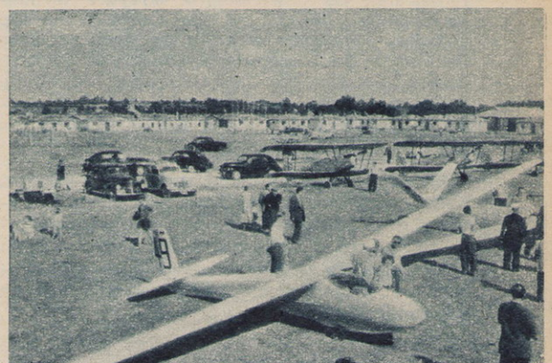
(cdn)



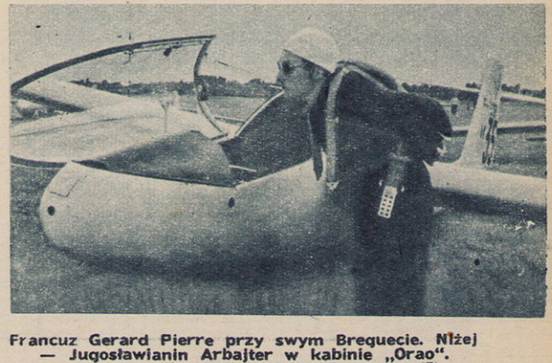
Marian Gorzelak startuje na „Jaskółce" z lotniska w Saint Yan.



Jugosłowianin Saradic w kabinie „Meteora".



Na pierwszym planie — szybowiec „Zugvogel" Hanny Reitsch.



Francuz Gerard Pierre przy swym Breguecie. Niżej — Jugosławianin Arbajter w kabinie „Orao".
Foto: J. R. Konieczny (5)

Farnborough 1956

KORESPONDENCJA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Mgr inż. JUSTYN SANDAUER

Foto: „Aeronautics" i „The Aeroplane"

JEŚLI chodzi o nowe samoloty, to tegoroczny pokaz w Farnborough nie był rewelacją. Wszystkie demonstrowane typy brały już udział w pokazie zeszłorocznym. Nie znaczy to jednak wcale, że w tej dziedzinie Anglicy nie mają nowych osiągnięć. Świadczą o nich przede wszystkim liczne nowe wersje znanych już samolotów, mające na celu rozszerzenie ich zastosowania. Poszczególne wersje różnią się między sobą najczęściej wyposażeniem (uzbrojeniem, urządzeniami radiolokacyjnymi, ilością zbiorników paliwowych itp.) i związanymi z tym szczegółami konstrukcyjnymi, nieco rzadziej zaś typem silnika lub głównymi parametrami, jak powierzchnia skrzydeł, wymiary kadłuba i innymi. W ten sposób jeden typ samolotu budowany w kilku wersjach np. jako myśliwiec przechwytujący, myśliwiec nocny, myśliwiec taktyczny (wspomagający działania wojsk lądowych) i samolot treningowy (w wersji dwumiejscowej) spełnia szereg różnych zadań.

Niektóre prototypy demonstrowane w zeszłym roku weszły obecnie do produkcji seryjnej. Dotyczy to w szczególności ciężkiego 4-silnikowego bombowca w układzie delta AVRO Vulcan i 2-silnikowego ciężkiego myśliwca przystosowanego do eksplotacji na lotniskowcach Vickers Supermarine N-113.

Pokaz w locie Vulcan'a był jednym z najefektowniejszych numerów programu. Start tego olbrzyma był bardzo krótki, a kąt wznoszenia zaskakująco stromy; efekt ten został jednak uzyskany dzięki niewykorzystaniu udźwigu bomb i paliwa — samolot był pusty. Vulcan demonstrował lot z prędkością maksymalną (poddźwiękową) i z prędkością minimalną. Zwraca uwagę dobra sterowność samolotu przy małych prędkościach, będąca specjalnie trudnym zagadnieniem dla układu delta. Po wylądowaniu Vulcan skraca długość dobiegu przy pomocy spadochronu ogonowego.

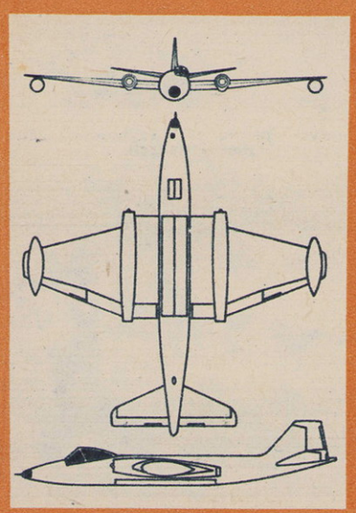
Supermarine N-113, będący dalszą ewolucją demonstrowanego w r. 1955 Supermarine-525, rozwija wg danych angielskich prędkość naddźwiękową w locie poziomym. Jego kadłub zaprojektowany zgodnie z regułą pól wykazuje w partii środkowej charakterystyczne zwężenie. N-113 jest wyposażony w klapy posiadające w części noskowej szereg otworów, przez które może być wydmuchiwane sprężone powietrze pobierane ze sprężarek silników. Urządzenie to, bardzo bliżone do rozpracowywanej obecnie koncepcji klapy strumieniowej, mające na celu zasilanie warstwy przyściennej na grzbiecie wychylonej klapy, pozwala na uzyskanie bardzo dużego współczynnika siły nośnej. Podczas pokazu N-113 rozpoczynał kołowanie na start ze skrzydłami złożonymi — samoloty stacjonujące na lotniskowcach mają z reguły składane skrzydła w celu zmniejszenia powierzchni potrzebnej do hangarowania — w trakcie kołowania rozkładał skrzydła i bezpośrednio potem startował.

Jednym z głównych zagadnień, nad którymi w ostatnich latach usilnie pracuje przemysł angielski wspomagany przez ośrodki naukowo-badawcze, jest skrócenie startu i lądowania. Pierwszy problem starają się Anglicy rozwiązać przy pomocy rakiet startowych. Na pokazie w Farnborough był demonstrowany start bombowca Canberra przy pomocy rakiet typu Scorpion, oraz bombowca Valiant przy pomocy rakiet Super Sprite. Canberra jest 2-silnikowym średnim bombowcem stanowiącym standardowe wyposażenie RAF i eksportowanym do krajów bloku atlantyckiego. Jedna z wersji Canberry, o zwiększonej rozpiętości i powierzchni nośnej — demonstrowana na pokazie, posiada aktualny rekord świata wysokości lotu — 20 090 m. Start przy pomocy rakiet jest bardzo krótki. Rakiety pozwalają na kilkakrotne użycie; samolot zademonstrował ich wvłączenie po starcie i powtórne włączenie podczas przelotu z dużą prędkością. Zarówno rakiety Scorpion jak i Super Sprite pracują na paliwie płynnym.

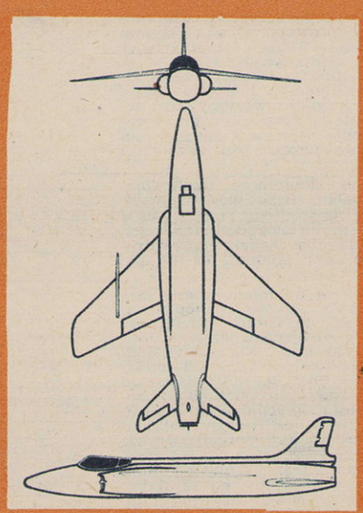
Ciężki bombowiec Valiant firmy Vickers Armstrong jest wyposażony w 4 silniki i posiada charakterystyczny kształt skrzydła o zmiennym skosie. Samolot ten jest już od przeszło roku produkowany seryjnie dla potrzeb RAF. Start i wznoszenie Valiant'a robi dzięki rakietom jeszcze większe wrażenie niż Vulcan'a. Podczas lądowania Valiant uruchamia bardzo dużą przesuwną klapę krokodylową, która obejmuje również dolne osłony silników.

Zagadnienie skrócenia dobiegu samolotów lądujących z dużą prędkością starają się Anglicy rozwiązać przy pomocy spadochronów ogonowych wypuszczanych w chwili przyziemienia, pracując jednocześnie nad praktyczną realizacją rokującej duże możliwości koncepcji odwracanego ciągu. W Farnborough zostało zademonstrowane po raz pierwszy działanie urządzenia do odwracania w postaci kierownic umieszczonych po obu bokach kadłuba w pobliżu wylotu, które po otwarciu kierują wylot gazów spalinowych do przodu. Urządzenie to było zamontowane na standardowym myśliwcu RAF Hawker Hunter, którego dobieg nie przekraczał 400 m przy prędkości przyziemienia około 200 km/h.

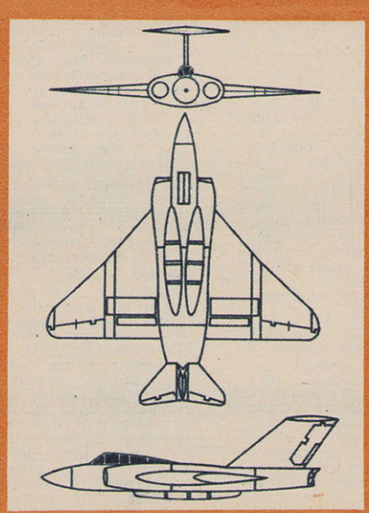
Z samolotów wyposażonych w spadochrony do skracania długości dobiegu w pokazie brały



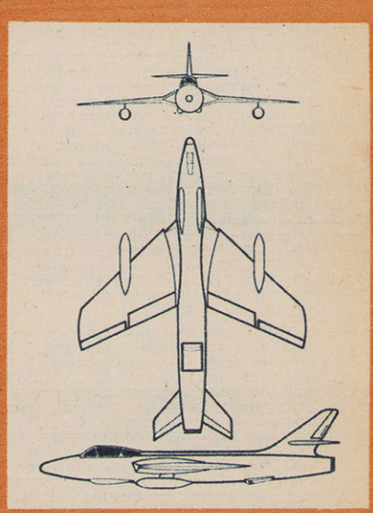
English Electric Canberra



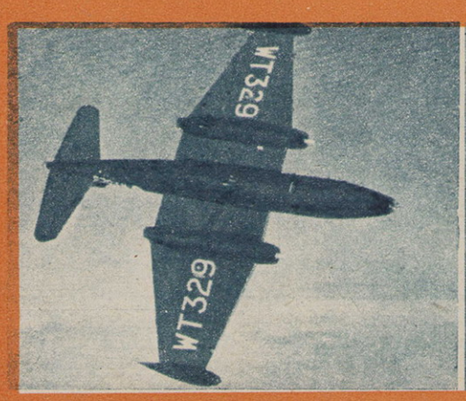
Folland Gnat



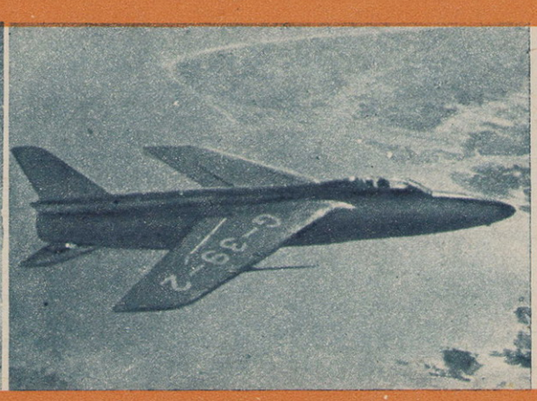
Gloster Javelin



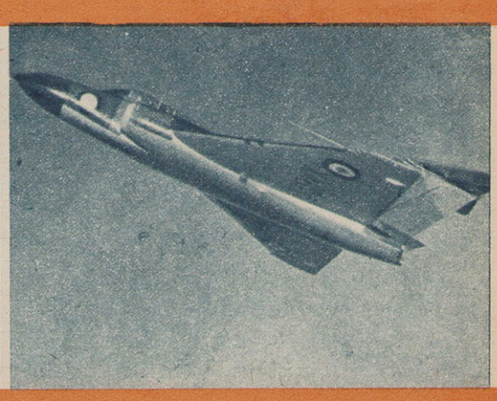
Hawker Hunter



Englisch Electric Canberra. 2 silniki R. R. Avon — T max ok. 9 000 kG, b = 20,0 m, V max Ma < 1.



Folland Gnat. 1 silnik Bristol Orpheus — T max ok. 2 200 kG, b = 6,75 m, V max Ma = 1.



Gloster Javelin. 2 silniki A.S. Sapphire — T max ok. 9 000 kG, b = 15,85 m, V max Ma = 1.

udział oprócz omówionego już Vulcan'a, myśliwiec Folland Gnat i doświadczalny Fairey Delta-2.

Gnat jest bezsprzecznie jednym z najciekawszych angielskich samolotów. Reprezentuje on koncepcję całkiem prostego i lekkiego myśliwca, zdecydowanie odmienną od poglądów dominujących w technice lotniczej krajów zachodnich. Założenia Gnat'a, który przy ciężarze w locie około 4 000 kG dysponuje ciągiem 2 200 kG, co daje mu dużą prędkość wznoszenia połączoną z bardzo dobrą zwrotnością, wywodzą się w dużej mierze z doświadczeń wojny koreańskiej, w której lekkie i zwrotne MiG-i niejednokrotnie górowały nad cięższymi myśliwcami amerykańskimi. Oczywiście nie bez wpływu na duże zainteresowanie jakim cieszy się Gnat, jest jego niski koszt budowy wynoszący około 30% kosztu ciężkiego myśliwca o bogatym wyposażeniu elektronowym i uzbrojeniu. W chwili obecnej nie słychać jednak o seryjnej produkcji tych samolotów. Podczas pokazów Gnat demonstrował swoją sterowność wykonując m. in. szereg beczek przy prędkości bliskiej Ma=1 oraz dużą zwrotność w zakrętach i zwrotach bojowych. Z ujemnych cech tego samolotu zwracała uwagę bardzo duża prędkość odrywania przy starcie i — przyziemienia.

FD-2 po raz pierwszy demonstrowany w Farnborough w r. 1955, który w kilka miesięcy potem uzyskał na dystansie 15 km rekordową prędkość 1 822 km/h, wzbudził i w tym roku ogólne zainteresowanie. Jest to samolot wyłącznie doświadczalny, którego celem jest uzyskanie odpowiedzi na szereg problemów związanych z aerodynamiką i konstrukcją bardzo cienkiego płata delta na zakres prędkości przekraczający Ma=1,5. W odróżnieniu od innych samolotów, których pokrycia, a w szczególności szwy nitowe, nie imponowały gładkością, skrzydło FD-2 przedstawia powierzchnię z punktu widzenia aerodynamicznego naprawdę bez zarzutu. Zastosowany profil w grubości zaledwie 4% sprawia również niecodzienne wrażenie. W celu polepszenia widoczności pilota przy lądowaniu, które odbywa się na dużych kątach natarcia charakterystycznych dla układu delta, cały przód kadłuba wraz z kabiną pilota pochyla się w dół o 10°. Pokaz w locie tego samolotu obejmował start, przelot na dużej prędkości połączony z wykonaniem szeregu beczek w locie poziomym i wznoszącym, przelot z prędkością bliską minimalnej i lądowanie. Obserwując pokaz odnosiło się wrażenie, że FD-2 jest naprawdę udaną próbą rozwiązania zasadniczych problemów szybkościowej delty. Wydaje się, że stanowi ona duży sukces angielskiej techniki lotniczej.

Z innych samolotów wojskowych jakie brały udział w pokazie należy jeszcze wymienić dwa myśliwce — produkowany obecnie seryjnie 2-silnikowy Gloster Javelin w układzie delta z usterzeniem wysokości i 2-silnikowy de Havilland — 110 oraz treningowy Hunting Percival Jet Provost. Podczas, gdy pierwszy z nich znajduje się już w wyposażeniu jednostek RAF i to w paru wersjach, produkcja seryjna DH-110 jest jeszcze w stadium rozruchu. DH-110, przewidziany do eksploatacji na lotniskowcach, jest przedłużeniem rodziny samolotów De Havilland'a (Vampire i Venom) charakteryzujących się dwubelkowym kadłubem, którego przednia część w kształcie gondoli mieści kabinę pilota i silnik lub jak w przypadku DH-110, 2 silniki.

Jet Provost jest w chwili obecnej jedynym angielskim samolotem treningowym o napędzie odrzutowym małej mocy. Jego osiągnięcia są nieco gorsze od osiągów francuskiego Fouga Magister. Oba te samoloty współzawodniczą obecnie na terenie sił lotniczych paktu atlantyckiego, którego dowództwo dążąc do unifikacji sprzętu stoi w obliczu wyboru najodpowiedniejszego samolotu szkolno-treningowego. Jet Provost ustępuje swemu konkurentowi w prędkości i elegancji kształtów, ale zademonstrowany w Farnborough pokaz akrobacji wystawia mu ocenę co najmniej dobrą. Poza tym Jet Provost jest prosty w konstrukcji i posiada dobrze przebadany silnik, będący produktem długiego i wszechstronnego rozwoju.

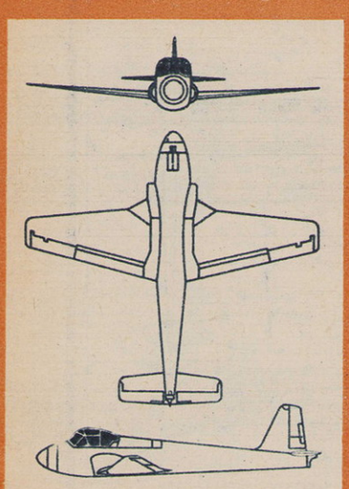
Przechodząc od samolotów wojskowych do cywilnych należy zaznaczyć, że w dziedzinie samolotów komunikacyjnych przemysł angielski z ogromnym wysiłkiem walczy o utrzymanie dotychczasowej pozycji i dalszą ekspansję eksportową. Anglicy zdają sobie sprawę z faktu, że dalszy rozwój sytuacji międzynarodowej w kierunku pokojowego współistnienia może doprowadzić do radykalnych cięć w budżecie wojskowym i wówczas „być albo nie być" przemysłu lotniczego będzie zależało od zamówień na samoloty cywilne, w pierwszym rzędzie komunikacyjne. W tej dziedzinie przemysł angielski toczy zaciętą walkę konkurencyjną z przemysłem amerykańskim i, jak dotychczas, wychodzi z niej obronną ręką. Przejściowe niepowodzenia na froncie Comet'ów mają już Anglicy poza sobą, czego najlepszym dowodem są zamówienia kilku brytyjskich i zagranicznych linii lotniczych na samoloty nowej, powiększonej i wzmocnionej wersji Comet-4. W Farnborough Comet brał udział tylko w wystawie naziemnej. Wydaje mi się, że opisywanie tego samolotu, wobec zainteresowania jakim cieszy się on od kilku lat, jest w tym miejscu zbędne.

Najsilniejszą pozycją w produkcji i eksporcie angielskich samolotów komunikacyjnych jest wspomniany już przy opisie naszej podróży do Londynu Vickers Viscount, będący w chwili obecnej jednym z popularniejszych, jeżeli nie najpopularniejszym nowoczesnym samolotem pasażerskim na świecie. Jego produkcja jest planowana jeszcze na wiele lat, oczywiście przy stałym doskonaleniu i wprowadzaniu nowych wersji. W Farnborough byliśmy świadkami pokazu w locie nowej wersji Viscount 800, różniącej się od dotychczasowej wydłużonym kadłubem i zwiększoną mocą silników.

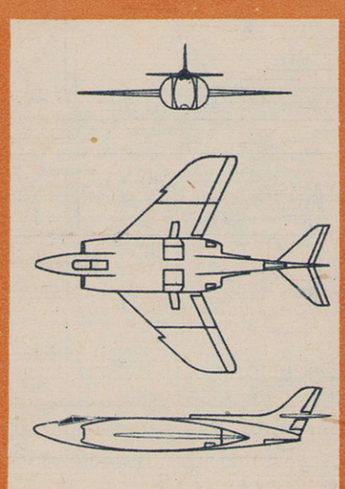
Trzecią i bodaj czy nie największą nadzieją angielskiego przemysłu samolotów komunikacyjnych jest Bristol Britannia. Britannia, której prototyp latał w Farnborough już w zeszłym roku, była demonstrowana również tym razem. Jest to stuosobowy samolot napędzany 4-ma silnikami turbośmigłowymi, wyposażony w kabinę ciśnieniową i rozwijający na wysokości 6 400 m prędkość przelotową — 640 km/h. Równolegle z próbami zmęczeniowymi prototypu biegnie w chwili obecnej produkcja małej serii dwu wersji samolotu różniących się między sobą długością kadłuba, przy czym poszczególne egzemplarze, których obloty zaplanowano na lata 1957 — 1958, są już zakupione przez kilka linii lotniczych brytyjskich i zagranicznych. Montaż tych samolotów mieliśmy okazję oglądać po zakończeniu wystawy podczas zwiedzania zakładów Bristol, do których zostaliśmy zaproszeni.

Oprócz wyżej wymienionych dużych samolotów komunikacyjnych w pokazach brały udział również samoloty mniejsze, przeważnie kilkunastoosobowe jak: Scottish Aviation Pioneer i Twin Pioneer, Hunting Percival President i Pembroke oraz DH Heron. Opis tych samolotów przekracza jednak szczupłe ramy tego reportażu, w których chciałbym zmieścić jeszcze śmigłowce, silniki oraz wrażenia z zakładów Bristol.

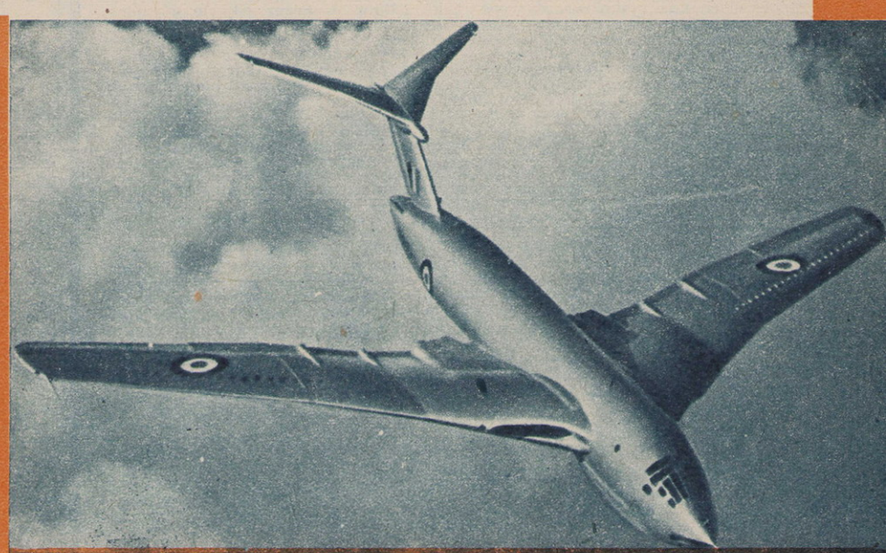
(c. d. n.)



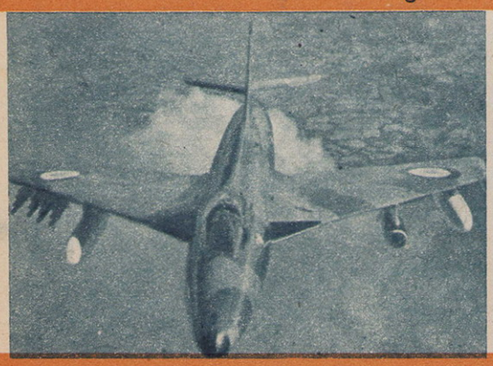
Hunting Percival Jet Provost. 1 silnik A.S. Viper 8 — T max = 8 00 kG, b = 10,8 m, G = 2 750 kG, V max = 530 km/h



Vickers Supermarine N-113

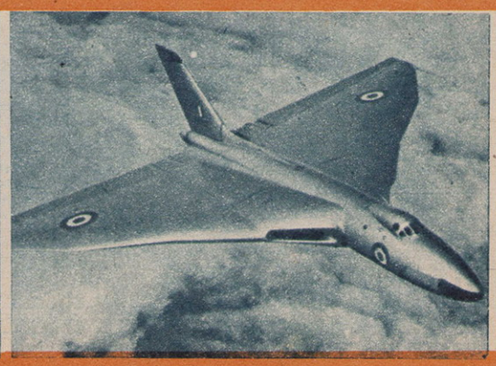


Vickers Armstrong Valiant. 4 silniki R.R. Avon — T max ok. 19 000 kG, b = 35,0 m V max Ma < 1.



Hawker Hunter. 1 silnik R.R. Avon — T max ok. 4 500 kG, b = 10,2 m V max Ma = 1.

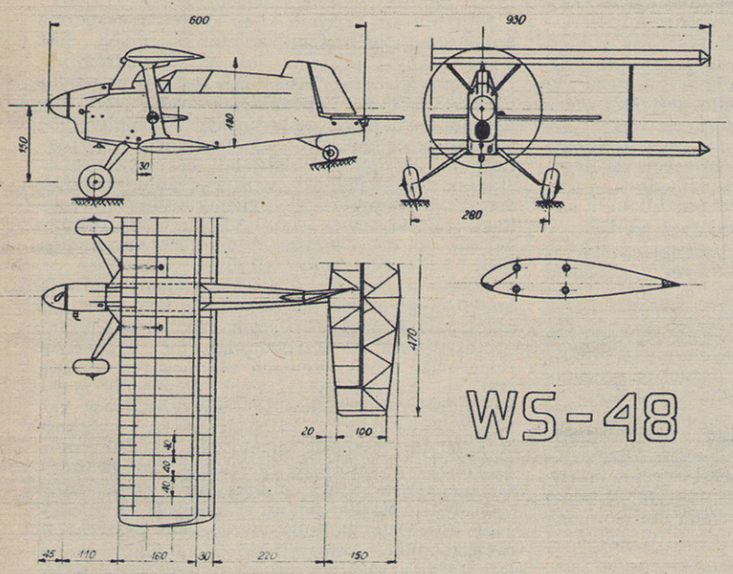
Vickers Supermarine N-113. 2 silniki R.R. Avon — T max ok. 9 500 kG, b = 11,3 m, V max Ma = 1.



A. V. Roe Vulcan. 4 silniki Bristol Olympus — T max ok. 20 000 kG, b = 30 m, V max Ma < 1.

POLSKIE MODELE LATAJĄCE

WS-48 TRENINGOWY MODEL AKROBACYJNY



MODEL ten zaprojektowałem i wykonałem, aby sprawdzić praktycznie teoretyczną tezę, że kosztem pewnych ustępstw można budować model akrobacyjny także do silnika słabego — dużo słabszego od tych silników jakie używają do modeli tego typu modelarze za granicą. Posiadałem wysłużony silnik St. Górskiego o poj. 5 cm³. Silnik ten miał za sobą dwuletni okres pracy i w czasach swej świetności wykazywał moc 0,25 KM, co było sprawdzane na hamowni. Ustępstwa jakie należało poczynić były spore — trzeba było zrezygnować z pełnej akrobacji, zadowalając się jedynie akrobacją podstawową. Poza tym celem projektu miało być zapewnienie modelowi jak najwyższych cech eksploatacyjnych, takich jak trwałość konstrukcji i prostota obsługi, łatwy transport itp. przy równoczesnym zachowaniu dobrych właściwości pilotażowych, ze szczególnym naciskiem na łatwość pilotażu, tak, by model mógł być pilotowany przez modelarzy niezaawansowanych. Model wykonał do tej chwili bez mała setkę lotów i z przyjemnością mogę powiedzieć, że nie zawiódł pokładanych w nim nadziei. Mimo słabego silnika z dużą łatwością wykonywał przewroty i kręcił po 5 pętli. Pilotażowo okazał się bardzo łatwy, a w locie ślizgowym wykazywał niebywałą stateczność.

Model brał udział w Mistrzostwach Polski w 1956 r. we Wrocławiu i zajął 2 miejsce, mimo, że silnik był już w bardzo kiepskim stanie.

A oto konstrukcyjne szczegóły modelu.

Model może latać jako dwupłat oraz jako jednopłat. Przez odjęcie górnego płata i zastrzałów otrzymujemy wersję dolnopłatową, natomiast po odjęciu płata dolnego — górnopłatową wersję tego samego modelu.

Konstrukcja modelu jest mieszana — balsowo-sosnowa, z przewagą sosny. Skrzydła — klasycznej konstrukcji z krytymi czterema dźwigarami i dostawianymi noskowymi częściami żeber w przedniej górnej części płata. Profil skrzydła grubości 18% typu NACA-23018. Zamocowanie skrzydeł do kadłuba i zastrzałów — elastyczne, przy pomocy gumek. Skrzydła są wolnonośne — stojaki międzyskrzydłowe służą jedynie do prowadzenie linek i posiadają proste szufladkowe zamocowania bez jakiegokolwiek zabezpieczenia. Kadłub modelu — konstrukcji rozpórkowo-wręgowej. Zasadniczym elementem konstrukcyjnym są dwie boczne kratownice przechodzące z przodu w sklejkowe ścianki, które stanowią łoże silnika oraz służą do zamocowania zbiornika i podwozia. Z przodu silnik jest oprofilowany opływową osłoną.

Podwozie dwugoleniowe, wolnonośne, zaopatrzone jest w pompowane koła o dużej średnicy.

Statecznik poziomy (w drugiej wersji) posiada konstrukcję rozpórkową i profil z płaskiej płytki. Ster został zaopatrzony w dwie powierzchnie odciążające, dzięki którym znacznie się poprawiła sterowność przy małych prędkościach (w pierwszej wersji model posiadał ster bez odciążeń). Model był oklejony papierem japońskim i malowany cellonem zmieszanym ze szlifem aluminiowym.

INŻ. WIESŁAW SCHIER

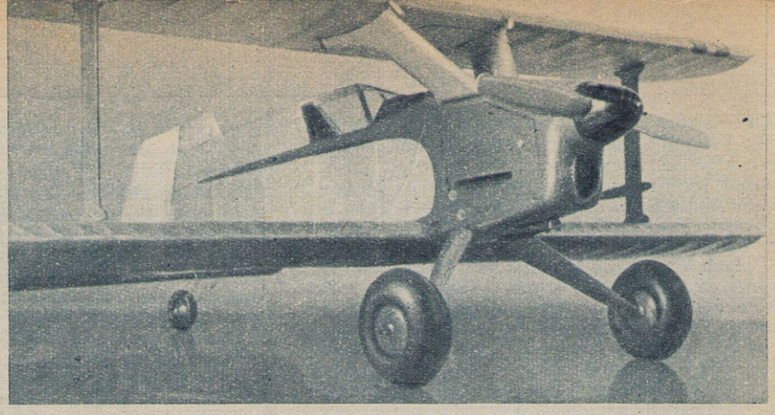


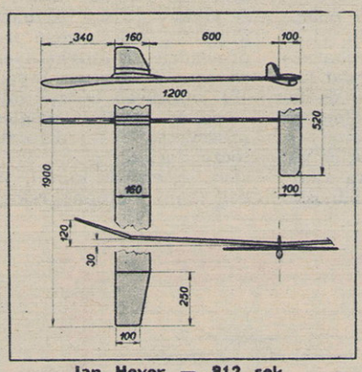
Foto: W. SCHIER

DANE TECHNICZNE

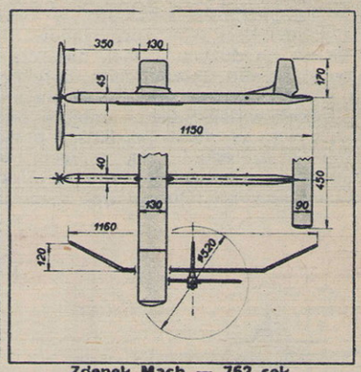
	jednopłat		dwupłat
Rozpiętość		930 mm	
Długość (kadłuba)		600 mm	
Głębokość skrzydeł (cięciwa)		160 mm	
Powierzchnia skrzydeł	15 dcm²		30 dcm²
Powierzchnia stat. poziomego		6,3 dcm²	
Powierzchnia całkowita	21,3 dcm²		36,3 dcm²
Wydłużenie skrzydła		5,8	
Wydłużenie stat. poziomego		3,5	
Ciężar całkowity (bez paliwa)	610 G		720 G
Obciążenie pow. skrzydła	40,7 G/dcm²		24 G/dcm²
Obciążenie pow. całkowitej	28,6 G/dcm²		19,8 G/dcm²
Średnica śmigła		240 mm	
Skok śmigła		120 mm	
Profil skrzydeł		NACA 23018	

MODELE Z MISTRZOSTW W CZECHOSŁOWACJI

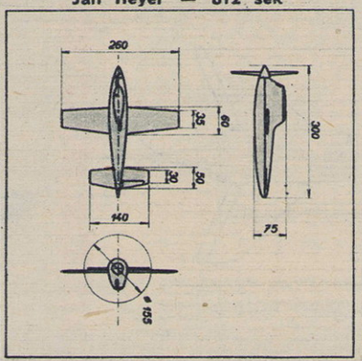
VLADIMIR PROCHAZKA
(Korespondencja własna)



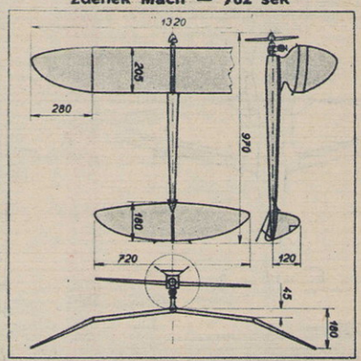
Jan Heyer — 812 sek



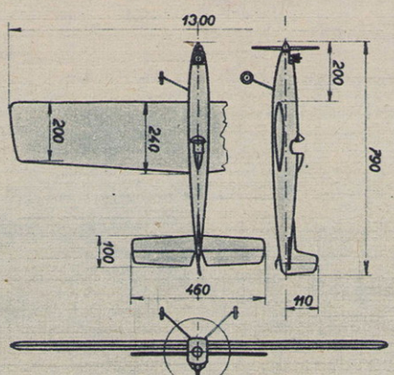
Zdenek Mach — 762 sek



Frantisek Pastyrzik — 176 km/h



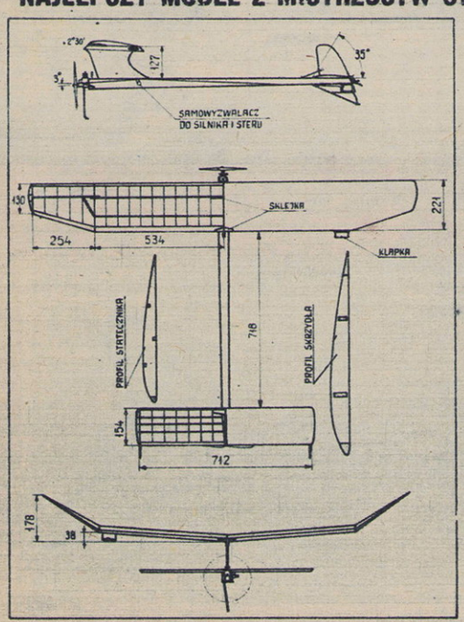
Jiri Czerny — 832 sek



W dniach 23—26 sierpnia odbyły się we Vrchlabi Ogólnokrajowe Zawody Modeli Latających. W zawodach uczestniczyło 117 zawodników. Powyżej podajemy szkice zwycięskich modeli w poszczególnych kategoriach. Obok nazwiska zwycięzcy podano czas pięciu lotów w sekundach.

M. Huber — 460 pkt

NAJLEPSZY MODEL Z MISTRZOSTW ŚWIATA W CRANFIELD



Zwycięski model silnikowy „Crescendo-62" konstr. Ron Draper (Anglia), zaopatrzony jest w silnik japoński OS. MAX.I. 2,49 cm³. Samowyzwalacz odcina dopływ paliwa i porusza ster kierunkowy w locie silnikowym. Lot silnikowy i ślizgowy — w prawo. Skłon osi silnika 3° w dół. Start pionowy. R. Draper ma 28 lat i jest architektem. Pełni funkcje sekretarza klubu modelarskiego w Coventry. (I)

Z lotu po kraju

Z działalności bydgoskich astronautów

PO trzymiesięcznej przerwie wakacyjnej odbyło się w dniu 5 października br. czwarte z kolei zebranie Oddziału, tym razem w lokalu Aeroklubu w Bydgoszczy przy ul. Pomorskiej 1a. Kilkudziesięciu zebranych wysłuchało referatu niżej podpisanego na temat „Wielka opozycja Marsa", po którym wywiązała się długotrwała ożywiona dyskusja. Przedmiotem jej było w głównej mierze prawdopodobieństwo życia na tej planecie oraz techniczne zagadnienia związane z lotem rakiety na Marsa.

W wolnych wnioskach poruszono szereg spraw organizacyjnych, m. in. uchwalono nawiązać ściślejszą współpracę z redakcją „Biuletynu Informacyjnego Polskiego Towarzystwa Astronautycznego", wydawanego wspólnie przez Oddziały PTA — Śląski i Krakowski. Również postanowiono szerzej zorganizować akcję odczytowo - popularyzatorską na terenie województwa bydgoskiego oraz w tych większych miastach, gdzie dotychczas nie działają miejscowe oddziały Towarzystwa.

Termin następnego zebrania ustalono na dzień 8 listopada br. godz. 18.00, w sali Aeroklubu przy ul. Pomorskiej 1a w Bydgoszczy. Obecni wysłuchają referatu pt. „Jak powstał układ słoneczny".

ANDRZEJ TREPKA

CHCEMY i słusznie, żeby nasi skoczkowie spadochronowi i piloci stale podnosili swe kwalifikacje i uzyskiwali coraz lepsze wyniki, a nawet bili rekordy świata. Mamy ambicję być w czołówce światowej i posiadać nie tylko wspaniałych mistrzów i rekordzistów, ale także bogate zaplecze młodych, utalentowanych skoczków i pilotów. Chcemy wreszcie, aby sporty lotnicze były w naszym kraju naprawdę masowe. Ambicje bardzo zdrowe. Czy robi się coś w celu ich realizacji? Wydaje się, że bardzo dużo. Ale to się tylko wydaje. Istnieje bowiem zasadnicza rzecz, która hamuje rozwój lotnictwa sportowego w sensie wyczynów (z wyjątkiem szybownictwa) i częściowo masowości. Jest nią ograniczona ilość godzin lotów i skoków, przeznaczonych w skali rocznej dla treningowców.

Czy można sobie wyobrazić, żeby skoczek spadochronowy mógł podnieść swe kwalifikacje i osiągnąć lepsze wyniki, jeżeli w ciągu roku może wykonać tylko 10 skoków? Czy pilot samolotowy naprawdę wysoko podniesie technikę pilotażu w ciągu 12 godzin rocznego treningu? Znane są przykłady, że właśnie te ograniczenia zniechęcają młodych ludzi i odsuwają od lotnictwa. Początkujący skoczek i pilot chce się dalej szkolić, przychodzi na lotnisko i dowiaduje się od instruktora, że niestety wyczerpał już swój limit. Na pocieszenie usłyszy zdanie, żeby się nie zrażał, uczył teorii, a na drugi rok może dostać 10 skoków. Wielu jest takich, co nie chce czekać więc mówi: „Wole grać w piłkę, niż tu żebrać o skok czy lot. Tam mogę grać kiedy mi się podoba". Po takim stwierdzeniu już się nie pokaża więcej na żadnym lotnisku. I stąd się biorą te przysłowiowe „martwe dusze". Niektórzy jednak czekają. Sprawa jest jednak niepewna, bo np. dany klub ma według planu wyszkolić do II klasy 12 skoczków, a kandydatów jest 18. Tych 6 i w tym roku zmarnuje czas.

Musimy się więc zgodzić z tym, że limity i plan hamują rozwój sportu lotniczego. Jeżeli chcemy uzyskiwać coraz lepsze wyniki, dojść do czołówki światowej i w niej się utrzymać, musimy znieść te ograniczenia i plan w obecnej formie. Można by w tej sprawie pisać bardzo dużo, ale uważam, że jest to zbyteczne. Trzeba mniej pisać, planować, uzgadniać, a więcej latać i skakać. Wtedy wyniki przyjdą same, bo mamy utalentowanych skoczków i pilotów, trzeba im tylko stworzyć odpowiednie warunki treningu. I nie tylko treningu. Pożądane są różnego rodzaju zawody i to bardzo często organizowane. Tylko w bezpośredniej walce można ocenić swoje siły. Skończmy wreszcie z biurokracją, a zacznijmy latać.

ZYGMUNT TIEBICH
Potok

KŁOPOTY PILOTÓW PODHALA

LIPIEC, sierpień, wrzesień — to miesiące w których Aeroklub Podhalański w Nowym Targu zaczął ożywioną działalność w dziedzinie szkolenia lotniczego. W lipcu przystąpiono do zorganizowania obozu skoszarowanego kandydatów zakwalifikowanych na szkolenie lotnicze oraz tych, którzy powrócili ze szkół szybowcowych. Zwołano więc zebranie, na którym przedstawiono szerokie plany szkolenia i życia kulturalnego. W trakcie ich realizacji odkryto słaby punkt w sekcji szybowcowej. Okazało się bowiem, że w stosunku do posiadanego sprzętu sekcja ta ma za dużo pilotów. Mamy tylko jedną „Muchę", na której latają uczniowie, piloci treningowi i wyczynowcy. „Żuraw", „Czapla" i „Salamandra" nie zastąpią przecież „Muchy". Skąd mają być wyczynowcy?

Mimo to, dzięki ofiarnej pracy mechaników, pilotów oraz instruktora — większość pilotów uzyskała III klasę. Na wyróżnienie wśród nich zasługują: Andrzej Niemiec i Tadeusz Sendor. Ten ostatni zdobył także pierwsze uprawnienia do klasy II.

Kilka słów trzeba wspomnieć o niewłaściwym postępowaniu kadry instruktorskiej. Np. piloci wyczynowi oraz instruktorzy biorą niejednokrotnie szybowiec, polatają trochę i znikają ze startu. Żaden nie zatroszczy się o sprzęt: kto go zahangaruje, wyczyści itd. Całą tę pracę zwalano nieraz na młodych, szkolących się pilotów. Nie zastanawiają się, że swym postępowaniem zniechęcają najmłodszych. Uczniowie, niejednokrotnie wracając późnym wieczorem z lotniska, nie mają wykorzystanego dnia. Wydaje mi się, że nie tak powinna wyglądać praca aktywu społecznego. Piloci powinni pomagać instruktorowi w szkoleniu i wychowaniu młodych pilotów.

Wydaje mi się, że w ciepłe, futrzane kurtki powinni być zaopatrzeni piloci szybowcowi i skoczkowie spadochronowi, którzy godzinami przebywają na lotnisku, a nie tylko mechanicy i instruktorzy. Własne ich ubrania nie zabezpieczają ich przed zimnem i wiatrem, a kurtki leżą w magazynie bezczynnie. Trudno tu więc mówić o trosce aeroklubu o pilotów.

W. GEBEL
Nowy Targ

Może będziemy mieli Instytut Modelarstwa?

Na początku bieżącego roku redakcja „Skrzydlatej" składała życzenia noworoczne ludziom z różnych dziedzin lotnictwa, a między innymi i modelarzom, którym życzyła instytutu małego lotnictwa. I o dziwo, w tym roku sprawa instytutu nabrała realniejszych kształtów. Ale zacznijmy od początku.

Jesienią zeszłego roku zaczęto się zastanawiać nad możliwościami założenia instytutu modelarstwa w Krakowie, obejmującego trzy dziedziny: lotniczą, wodną i lądową. Po kilku miesiącach opracowano założenia opisowe instytutu, następnie otrzymano zapewnienie możliwości uzyskania funduszy społecznych na budowę oraz lokalizację wstępną. Następnych parę miesięcy dało w wyniku zapewnienie poparcia władz miejscowych oraz akceptację ZG LPŻ.

W obecnej chwili mamy poza sobą zatwierdzenie założeń opisowych przez KOPI ZG LPŻ oraz inwestora centralnego — Urząd Rady Ministrów. W najbliższym czasie należałoby zlecić dokumentację ośrodka modelarstwa (nazwa została zmieniona) do biura projektów.

Na podstawie dotychczasowego toku załatwienia spraw istnieje nadzieja, że dopiero za parę lat otrzymamy upragniony ośrodek. A przecież można by załatwić sprawę szybciej, zwłaszcza licząc się z korzyściami jakie przyniósłby ośrodek. Korzyści tych byłoby wiele: szkolenie kadry modelarskiej, wydawnictwa naukowe z dziedziny modelarstwa, możliwość przeprowadzenia badań i doświadczeń, opracowywanie technologii produkcji dla przemysłu części modelarskich w oparciu o podstawy naukowe, możliwość ewentualnego eksportu, lepszej propagandy wśród młodzieży celem zainteresowania lotnictwem, a co za tym idzie przygotowanie przyszłych kadr technicznych.

Korzyści tych dużo można by wyliczyć, ale trzeba, aby zrozumieli je przede wszystkim ci, od których zależna jest ich realizacja, a którzy mogą przełamać biurokrację, przyśpieszyć budowę oraz przyczynić się do należytego zrozumienia konieczności budowy ośrodka.

W imieniu modelarzy zwracam się z prośbą o zainteresowanie i pomoc naszym budownictwem. Modelarzy zaś proszę o dopilnowanie sprawy oraz o wzięcie czynnego udziału w dyskusji fachowej dotyczącej całokształtu przyszłego ośrodka.

Z. BIAŁOGÓRSKI
Kraków

NAGRODĘ TYGODNIA

...książkę otrzymuje ob. Zygmunt Tiebich z Potoka, za korespondencję pt. „Co hamuje rozwój sportu".

RECENZJE

Informator — Wyd. LPŻ. Warszawa 1956. Nakład 20 000 egz. Cena 2 zł. Układ i redakcja odp. Antoni Mańkowski. Str. 80.

Święto Lotnictwa jest dobrą okazją do bliższego zapoznania społeczeństwa z osiągnięciami, historią i techniką lotnictwa nie tylko poprzez pokazy, ale również przy pomocy odpowiednich publikacji. Wychodząc z takich założeń, ZG LPŻ wydał w roku bieżącym na Święto Lotnictwa informator zawierający minimum wiedzy o polskim lotnictwie cywilnym i wojskowym. O ile pamięć nie myli, jest to pierwsza książka okolicznościowa wydana punktualnie z okazji Święta Lotnictwa. Sława za to redaktorom i drukarzom MON-u!

Informator bogato ilustrowany dobrymi zdjęciami wykonany techniką rotograwiurową zawiera krótkie lecz treściwe wiadomości o modelarstwie, sporcie i wojskach lotniczych. Przynosi również szereg informacji historycznych. Nie pominięto tu także komunikacji i akrobacji lotniczej.

Cenne są wskazówki dla przyszłych sportowców i omówienie poszczególnych warunków przyjęć na szkolenie lotnicze. Całość więc godna uznania i niewątpliwie nie ma charakteru okolicznościowej broszury, a jest trwałym dorobkiem naszej lotniczej działalności.

Obowiązkiem recenzenta jest poza pochwałami podkreślić również pewne niedociągnięcia, nie dlatego, że „wie lepiej", ale by zwrócić uwagę producentów książki i autorów na przyszłe opracowania tego rodzaju wydawnictw.

Zacznijmy od opracowania graficznego. Jest ono dobre, ale niezbyt nowoczesne. Mogło być znacznie śmielsze, szczególnie przy rotograwiurze. W całej książce uderza brak techniki lotniczej. Takiego dla laików opisu samolotu wraz z pokazaniem jego części. Naturalnie samolotu nowoczesnego wojskowego i cywilnego. Można było także wspomnieć o silniku odrzutowym.

Druga sprawa to konspiracja niektórych autorów. Nie wiem czy zastosowano ją na życzenie autorów, czy też wszystkie artykuły i podpisy były dziełem redakcji Informatora. Nie wiadomo kto napisał o OSL-u, komunikacji lotniczej, o pogotowiu i akrobacji i szereg innych artykułów, wzmianek i notatek. Być może, nie trzeba było podpisywać artykułów, a wymienić bodaj autorów na stronie tytułowej, tak jak to zrobiono w stosunku do fotoreporterów.

Jeszcze jedna uwaga. Przydałyby się zdjęcia naszych najlepszych pilotów wojskowych i cywilnych. Same postacie historyczne nie wystarczą, a powinniśmy także upamiętnić obecne sukcesy.

Ostatnia uwaga to skąpy nakład. Byłem świadkiem podczas pokazów lotniczych w Ligocie Dolnej na Opolszczyźnie, jak ktoś z LPŻ-tu przyniósł pod pachą kilkadziesiąt egzemplarzy Informatora do sprzedaży w kiosku. Momentalnie został rozkupiony, a śmiem twierdzić, że wówczas w samej tylko Ligocie można było sprzedać co najmniej 5 tysięcy Informatora. Tak samo prawdopodobnie było w innych miejscowościach, gdzie tysiące ludzi przyszło na pokazy lotnicze i łaknęło informacji szerszej niż ta jaką mógłby dać najlepszy nawet sprawozdawca radiowy pokazów.

Wydział Wydawniczy ZG LPŻ prosimy o następny Informator w roku 1957, w jeszcze lepszym opracowaniu i — większym nakładzie.

P. E.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji). Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, ul. Wilcza 46, tel. 86481, konto PKO I-6-100020. Termin zgłaszania przedpłat do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm², przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52, najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

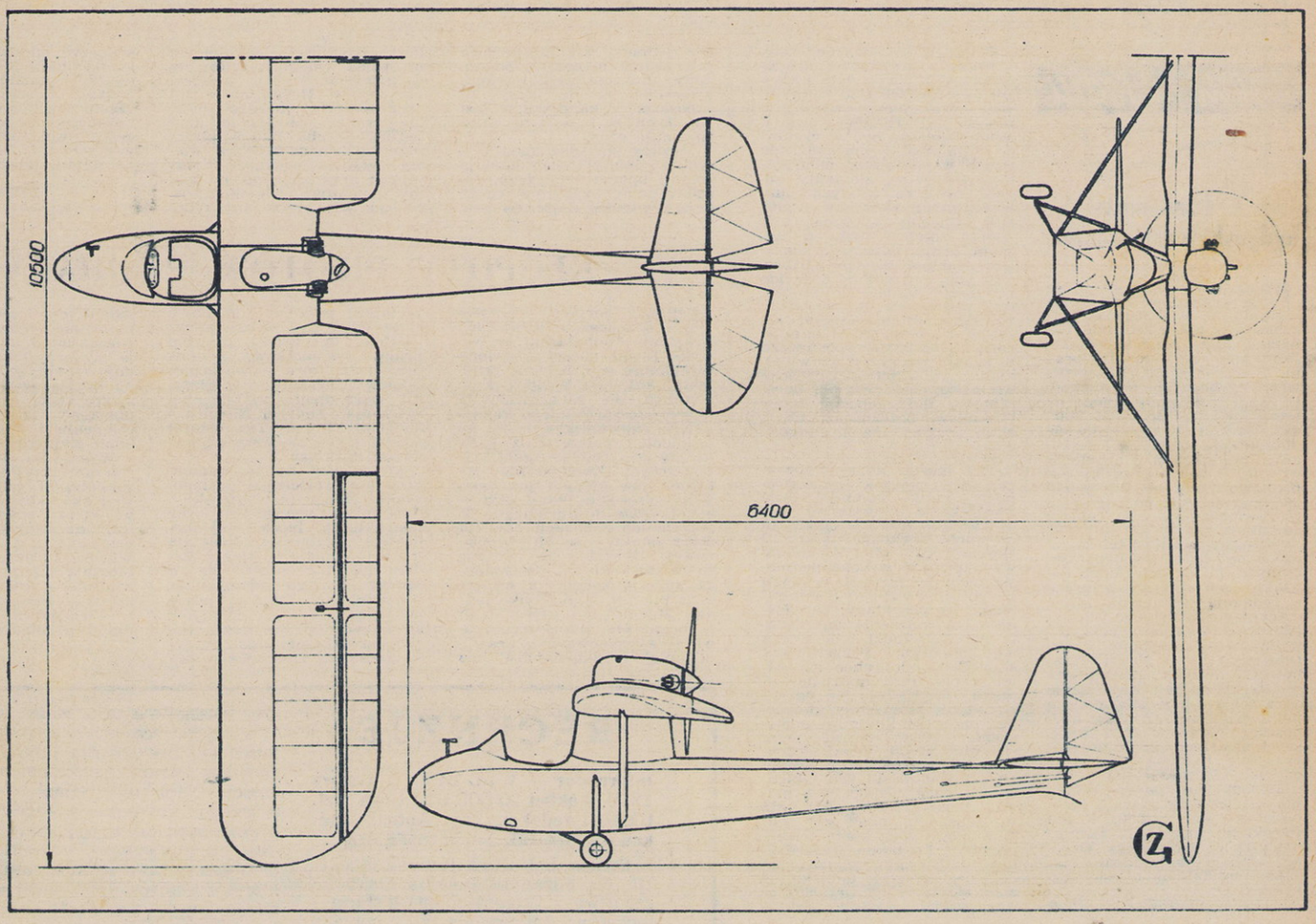
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 6189/C B-27

NUMER PODPISANO DO DRUKU 31 PAŹDZIERNIKA 1956 R.

NAKŁAD 25 000 EGZ.

Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i zgodą autora.

MOTOSZYBOWIEC „AMA"



Pierwszy polski motoszybowiec „AMA" z r. 1935. Rysunek opracowany przez Z. Gryglickiego.

TWÓRCY pierwszego w Polsce doświadczalnego szybowca z silnikiem pomocniczym rozpoczęli swe prace równolegle z podobnymi konstrukcjami zagranicznymi. Zespół trzech studentów Politechniki Warszawskiej — Aleksandrowicz (obecnie mgr inż., adiunkt Katedry Mechaniki Lotu Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej), Malinowski i Anczutin — podkreślał ogromną życzliwość z jaką się spotkał w swych pracach, zwłaszcza ze strony kierownictwa Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie z prof. Czesławem Witoszyńskim na czele oraz w Kole LOPP nr 1 przy PKO, które finansowało budowę prototypu.

Konstruktorzy musieli przezwyciężyć wiele trudności. „AMA" była pierwszym u nas samolotem doświadczalnym o tym układzie i założeniach. Prostota budowy grała poważniejszą rolę niż precyzja opracowania aerodynamicznego. Zabudowanie silnika o dość dużej mocy (34 KM) było usprawiedliwione niewypróbowanym praktycznie układem samolotu. Budowa prototypu została zakończona w 1935 roku.

Konstrukcja motoszybowca — drewniana. Płat dwudzielny, jednodźwigarowy z mocnym kesonem zamocowany był do krótkiego baldachimu stanowiącego całość z kadłubem. Pokrycie płata i lotek — płótno.

Kadłub pokryty całkowicie sklejką. Usterzenie drewniane: stateczniki pokryte sklejką, stery — płótnem.

Podwozie trójgoleniowe, bez amortyzacji, zaopatrzone w specjalnie wzmocnione pneumatyki niskiego ciśnienia o średnicy 270 mm. Z przodu kadłuba, u dołu, zaczep szybowcowy. Oprofilowanie silnika oraz pokrycie baldachimu wykonane z blachy.

Główne dane techniczne „AMA": rozpiętość — 10,5 m, głębokość płata — 1,8 m, długość całkowita — 6,4 m, wysokość — 1,5 m, ciężar własny — 170 kG. Oblotu pierwszego polskiego motoszybowca dokonał jeden z najlepszych ówczesnych pilotów sportowych A. Onoszko. Cały płatowiec, z wyjątkiem blach i osłon metalowych, był malowany lakierem o barwie jasnobłękitnej. Śmigło — czarne.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

„NA TROPACH" TAŃSKIEGO

Inż. WIKTOR SZYDŁOWSKI

(2)

Widziałem, że wspomnienie o Czesławie Tańskim wprowadziło Bronisława Kopczyńskiego w roztargnienie, a słowa o przyjacielu były pełne melancholii i smutku. Niezatarte wspomnienia pozostały u Bronisława Kopczyńskiego, kiedy na polach w Milanówku pod Warszawą biegał ze sznurem, przy pomocy którego napędzane były łopaty o układzie, jak to ma miejsce w śmigłowcach jednowirnikowych. A więc, jak widać Tański nie tylko pracował nad konstrukcją płatowców, ale już wtedy próbował swych zdolności nad budową śmigłowca.

Bronisław Kopczyński wspomina jak Czesław Tański stale go popędzał, aby biegał prędzej, gdyż od tego zależała prędkość obrotów wirnika, a tym samym oderwanie się od ziemi konstrukcji.

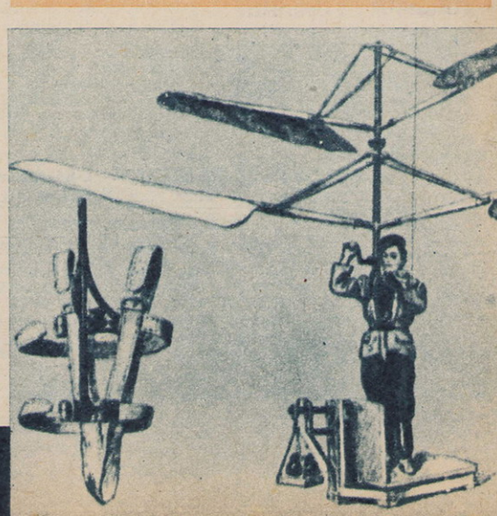
Czesław Tański stale posługiwał się przygodnymi stolarzami, którzy mu przygotowywali części według jego wskazówek, a które niejednokrotnie też sam zbijał gwoździami.

Czesław Tański bardzo interesował się lotem ptaków, chrabąszczy, muszek itp. Potrafił on w czasie najbardziej interesującej dyskusji przerwać rozmowę, o ile zobaczył coś charakterystycznego w locie ptaka czy chrabąszcza, a następnie prowadzić całe wykłady swemu otoczeniu na temat latania. Ciekawe, że nie przywiązywał wagi do swojej sztuki malarskiej, mimo że świat artystyczny oceniał jego prace wysoko. Był wykorzystywany przez handlarzy, którzy nabywali jego obrazy za bezcen a on sam mawiał, gdy go pytano o cenę obrazu, że obrazy są bezwartościowe i brał to co mu sprytni spekulanci płacili.

Widziałem osobiście wykonaną pastelę przez Czesława Tańskiego, portret matki artysty malarza Jana Kotowskiego. Trzeba przyznać, że rzadko można spotkać takie wykonanie, zresztą tego samego zdania są artyści malarze, którzy ten portret widzieli.

Czesław Tański miał w sobie coś co ludzi do niego przyciągało, zawsze był młody, każdemu służył radą i pomocą. Artysta malarz Kopczyński jest w posiadaniu szeregu pamiątek po Czesławie Tańskim.

Po przeprowadzeniu rozmowy zaproponowałem Bronisławowi Kopczyńskiemu, aby napisał do „Skrzydlatej Polski" cykl wspomnień o Czesławie Tańskim, na co chętnie się zgodził.

Ja ze swoje strony proponuję, aby za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" otworzyć fundusz na postawienie pomnika na mogile Czesława Tańskiego, a w domu — w którym zamieszkiwał w Olszance — otworzyć muzeum jego prac.

Na zdjęciach — z lewej: Autoportret Czesława Tańskiego. U dołu: Rysunek śmigłowca Tańskiego. Zdjęcia archiwalne